Legislative Summary LS-451E

BILL C-26: TRANSPORTATION AMENDMENT ACT

David Johansen
Law and Government Division

20 March 2003

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Parliamentary Research Branch

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

104-03180/

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL C-26

HOUSE OF COMMONS	
Bill Stage	**Date**
First Reading:	25 February 2003
Second Reading:	25 March 2003
Committee Report:	
Report Stage:	
Third Reading:	

SENATE	
Bill Stage	**Date**
First Reading:	
Second Reading:	
Committee Report:	
Report Stage:	
Third Reading:	

Royal Assent:

Statutes of Canada

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

Legislative history by Peter Niemczak

CE DOCUMENT EST AUSSI PUBLIÉ EN FRANÇAIS

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE OF CONTENTS

Page

BACKGROUND 1

DESCRIPTION AND ANALYSIS 2

A. Introduction 2

B. Part 1 of Bill C-26 – Amendments to the *Canada Transportation Act* (clauses 2-65) 2
1. CTA Application and Part I – Administration (clauses 2-11) 2
a. Conflicts between International Agreements and the *Competition Act* 2
b. National Transportation Policy 3
c. Applications for Relief 3
d. Mediation 3
e. Transportation Information 3
f. Industry Review 4
g. Review of Act 4
h. Review of Mergers and Acquisitions 5

2. CTA Part II – Air Transportation (clauses 12-29) 5
a. Interpretation and Application 5
b. Moving of the Review of Mergers and Acquisitions of Airlines Provisions 7
c. Prohibitions re Air Operations and Services 7
d. Air Service Price Advertising 7
e. Domestic Service 8
f. Licence for Non-Scheduled International Service 12
g. Issuance of International Charter Permits 12
h. Air Travel Complaints Commissioner 13
i. Agreements 13
j. Transitional Provisions 14
k. Regulations 15

Page

3. CTA Part III – Railway Transportation (clauses 30-54) 15
a. Definitions 15
b. Railway Noise 16
c. Financial Transactions of Railway Companies 17
d. Scheme of Arrangement 17
e. Competitive Connection Rates 17
f. Transferring and Discontinuing the Operation of Railway Lines 20
g. List of Available Sidings 22
h. Public Passenger Service Providers 23
i. Railway Police Constables 23

4. CTA Part IV – Final Offer Arbitration (clauses 55-58) 24
a. Exemption from Final Offer Arbitration 24
b. Submission for Final Offer Arbitration 24
c. Arbitration Considerations 24
d. Joint Offer of Several Shippers 25
e. Offers of Other Persons 25

5. CTA Part V – Transportation of Persons with Disabilities 25

6. CTA (Proposed) Part V.1 – International Bridges and Tunnels (clause 59) 25

7. CTA Part VI – General (clauses 60-64) 27

8. CTA Part VII – Repeals, Transitional Provisions, etc. 27

C. Part 2 of Bill C-26 – Amendments to the *Railway Safety Act* (clause 66) 27

D. Part 3 of Bill C-26 – Proposed New Via Rail Canada Act (clause 67) 28

E. Part 4 of Bill C-26 – Consequential and Coordinating Amendments and Coming into Force (clause 68-84) 29

COMMENTARY 30

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

BILL C-26: TRANSPORTATION AMENDMENT ACT*

BACKGROUND

On 25 February 2003, the Hon. David Collenette, the Minister of Transport, released a document entitled *Straight Ahead – A Vision for Transportation in Canada*. The document is the culmination of extensive consultations that began in June 2000 with the Minister's Millennium Conference on Transportation and continued with roundtable discussions across the country headed by the Minister. It includes the government's responses to many of the recommendations contained in the June 2001 Report of the *Canada Transportation Act* Review Panel and the September 2002 Report of the Independent Transition Observer on Airline Restructuring.

A ministerial press release issued on the same date as *Straight Ahead* notes that it covers the full spectrum of long-term transportation issues in Canada, ranging from airline and railway competition issues to critical infrastructure needs, environmental pressures and safety and security imperatives. According to the press release, the document provides the vision, policy framework and principles that will guide the federal government's decisions in the years ahead in key areas such as marketplace policies, strategic infrastructure investments and initiatives in support of the broader government agenda on competitive cities and healthy communities, climate change, innovation and skills.

On the same date he released that document, the Transport Minister introduced Bill C-26, the Transportation Amendment Act, in the House of Commons. The bill proposes a series of amendments to the *Canada Transportation Act* as a concrete step towards fulfilling a number of commitments made by the Government of Canada in *Straight Ahead*. For example, the bill addresses commitments regarding air transportation (consumer protection and protection of domestic competition are key elements in this category); rail transportation, including freight

---

* Notice: For clarity of exposition, the legislative proposals set out in the bill described in this Legislative Summary are stated as if they had already been adopted or were in force. It is important to note, however, that bills may be amended during their consideration by the House of Commons and Senate, and have no force or effect unless and until they are passed by both Houses of Parliament, receive Royal Assent, and come into force.

rail, grain transportation, passenger rail, railway noise, and urban transit and the rail line discontinuance process; the construction of international bridges and tunnels; transportation merger proposals; and mediation powers for the Canadian Transportation Agency. As well, the bill proposes to amend the *Railway Safety Act* and to enact specific legislation for VIA Rail which, unlike most Crown corporations, did not have separate legislation developed for it when it was established in 1977, through incorporation under the *Canada Business Corporations Act*.

DESCRIPTION AND ANALYSIS

A. Introduction

Bill C-26, entitled the Transportation Amendment Act (clause 1), comprises four parts as follows:

- Part 1 – Amendments to the *Canada Transportation Act* (clauses 2-65)
- Part 2 – Amendments to the *Railway Safety Act* (clause 66)
- Part 3 – Proposed Via Rail Canada Act (clause 67)
- Part 4 – Consequential and Coordinating Amendments and Coming into Force (clauses 68-84)

The description and analysis follow the numerical order of the clauses under each part of the bill.

B. Part 1 of Bill C-26 – Amendments to the *Canada Transportation Act* (clauses 2-65)

1. CTA Application and Part I – Administration (clauses 2-11)

a. Conflicts between International Agreements and the *Competition Act*

Clause 2 amends section 4 of the *Canada Transportation Act* (hereinafter referred to as the CTA) to clarify that international agreements or conventions respecting air services to which Canada is a party prevail over inconsistent provisions of the *Competition Act*. Departmental officials point out that the current wording can lead to potential conflicts between provisions negotiated under those international agreements and the *Competition Act*.

b. National Transportation Policy

Section 5 of the CTA contains a Declaration of National Transportation Policy based on a set of principles enunciated by Parliament. Clause 3 amends section 5 to update the National Transportation Policy Statement. Proposed section 5 highlights the key objectives to be pursued, including a new provision dealing with respect for the environment, and the conditions under which these objectives are most likely to be achieved.

c. Applications for Relief

Clause 4 amends section 27 concerning applications to the Canadian Transportation Agency (hereinafter referred to as the Agency) for relief. It removes the current requirement that the Agency must be satisfied that the applicant would suffer "substantial commercial harm" if the relief applied for were not granted. According to the department, this statutory requirement has been seen as an unnecessary barrier to applicants seeking discretionary relief from the Agency.

d. Mediation

Clause 5 adds a new section, 36.1, regarding mediation. It provides the Agency with the power to mediate disputes concerning matters within its jurisdiction as an alternative to proceeding by way of formal adjudication. Departmental officials point out that mediation can help parties resolve their disputes in a more rapid, less litigious and less costly manner, and can narrow the gap between the parties before the Agency exercises its adjudication role. As well, they note that, after a dispute, parties to a mediated agreement are generally more committed to its implementation and have a healthier relationship.

e. Transportation Information

Departmental officials point out that the availability of transportation information is critical in enabling the government to properly exercise its oversight role of the transportation sector and to develop policies and programs. Information is also essential to other transportation stakeholders so that they may effectively carry out their duties and functions. A number of amendments to the provisions dealing with the reporting of transportation information are proposed to ensure that the Minister can collect and share the required information, and has the tools to ensure that the information is actually provided.

Clause 6 clarifies section 50 by specifying the persons who may be required by regulations to provide transportation information to the Minister. Proposed new section 50.1 (in clause 7) states that, if persons referred to in section 50 have already provided transportation information to federal departments or agencies, the Minister may obtain copies from those departments or agencies, thereby avoiding duplication.

Section 51(1) currently states that transportation information required to be provided to the Minister pursuant to the Act is generally confidential, subject to certain specified exceptions where disclosure is permitted. Clause 8 amends section 51 to provide that the Minister may share the transportation information with, among other specified parties, persons retained to advise the government, and providers of services in relation to transportation (including the Canadian Air Transport Security Authority, NAV CANADA, and pilotage authorities), where such information is necessary for them to carry out their duties and functions. As well, the confidentiality requirement does not apply in situations where the information is already in the public domain. The Minister may, with the approval of the Governor in Council, make regulations respecting the terms and conditions of the sharing of information. Persons who receive such information from the Minister must maintain its confidentiality.

f. Industry Review

The CTA currently requires the Minister, *each* year before the end of May, to lay before Parliament a report on the state of transportation in Canada in respect of the preceding year. Clause 9 amends section 52 so as to require the Minister, every *two* years, to lay before the Senate and the House of Commons, within the year after the end of the two-year period, a report briefly reviewing the state of transportation in Canada. According to departmental officials, a two-year reporting cycle allows collection and analysis of sufficient data for reporting significant changes occurring in the industry. The current reporting requirement in respect of the previous year causes a recurrent problem because of the insufficiency of available data.

g. Review of Act

Clause 10 amends section 53 concerning statutory review so as to require the Minister, no later than 2010, to appoint one or more persons to carry out a review of the Act and any other Act of Parliament for which the Minister of Transport is responsible that pertains to the economic regulation of a mode of transportation or to transportation activities under the

legislative authority of Parliament. The person(s) conducting the review must assess whether the legislation provides Canadians with a transportation system that is consistent with the national transportation policy set out in section 5. The review must be completed within 18 months. The current section 53 requires the review to be carried out not later than four years after the Act came into force and stipulates that the review must be completed within one year. The department recognizes that there is a continuing need for a statutory review but maintains that it may take longer than four years for the impact of changes in industry structure and performance to become noticeable.

h. Review of Mergers and Acquisitions

Clause 11 adds new sections, 53.1 to 53.6, to the Act to expand the existing public interest review process for airline mergers (currently set out in sections 56.1 to 56.7) to cover any federal transportation undertaking (for example, air, rail, marine, buses, trucks, airports, marine ports). Once investigations of the public interest and competition issues are complete, the Minister will seek a Cabinet decision as to whether the transaction is to be approved with or without conditions.

The department notes that the proposed merger review mechanism will result in one decision so that the parties to the transaction will not have to wait for two separate decisions. If the Minister decides that the proposed transaction merits a public interest review, a person or the Agency will be appointed to carry out the review of the public interest issues that may arise as they relate to national transportation. In parallel, the Commissioner of Competition will carry out a review of the competition issues. The Commissioner and the Minister will consult regarding the public interest issues and competition issues identified in the reports.

2. CTA Part II – Air Transportation (clauses 12-29)

a. Interpretation and Application

Clause 12 amends section 55, which sets out relevant definitions for the purposes of Part II of the CTA. It adds a definition of a "domestic service provider" in order to explain the new provisions that are being added to the Act to create a new class of service provider. A domestic service provider is a person who represents himself or herself to the public as operating a domestic air service but contracts with another person who is the holder of a domestic licence for the actual provision of the service.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Clause 13 amends section 56 relating to the non-application of Part II of the CTA. Anyone providing an air service must comply with the licensing requirements of Part II unless they are exempt under section 56 or are granted a formal exemption under section 80. Section 56(1) currently provides that Part II does not apply to aircraft that are used by the Canadian Armed Forces or by any other armed forces cooperating with the Canadian Armed Forces *and* that bear the insignia or markings of the Canadian Armed Forces or those other armed forces. It is proposed that section 56 be amended to remove the requirement that the aircraft bear the insignia or markings of the Canadian Armed Forces or any other armed forces cooperating with the Canadian Armed Forces. According to departmental sources, the CAF and other armed forces are already exempt from the requirements of Part II with respect to their own aircraft because their "services" are not publicly available. They point out that the reason for removing the requirement for the aircraft to bear insignia or markings of the CAF or cooperating armed forces in order to be exempt from the requirements of Part II is because the CAF and cooperating forces often lease aircraft or charter aircraft with crew for the purpose of transporting goods or personnel or for other reasons. These aircraft will not typically carry military markings, but the military function of the CAF is such that no external regulatory control over air operations undertaken on their behalf is desirable or practical.

A proposed new section, 56(3), is added to exempt from Part II of the Act air services provided at the request of a government in the context of an emergency situation having been declared by a federal, provincial or municipal government under federal or provincial law. Departmental sources point out that it is neither practical nor desirable in emergency situations to require those who wish to provide much-needed assistance, often small or corporate air operators, to either be licensed in advance or apply for an exemption from the licensing requirement and await the decision.

In order to ensure that there is no abuse of the exemption for emergency service, another new section, 56(4), is added to provide the Minister with the power to, by order, prohibit air services from operating under the exemption under proposed section 56(3), or require the discontinuance of that air service if, in the Minister's opinion, it is in the public interest to do so.

In order to allow the Minister to apply a Ministerial order made pursuant to proposed section 56(4) without delay, another new provision, proposed section 56(5), is being added to exempt the order from the examination, registration or publication normally required by the *Statutory Instruments Act*.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

b. Moving of the Review of Mergers and Acquisitions of Airlines Provisions

Clause 14 repeals current sections 56.1 to 56.7 of the Act concerning the public interest review process for mergers and acquisitions of airlines because they are being replaced by proposed sections 53.1 to 53.6, which, as previously noted, expand the process to cover *other* federal transportation undertakings as well.

c. Prohibitions re Air Operations and Services

Clause 15 proposes to add a new section, 57.1, to the CTA in addition to amending current sections 58 and 59 regarding licences for air services. Proposed section 57.1 provides that no person shall carry out activities as a *domestic service provider* unless the person holds a proper licence and has the prescribed liability insurance coverage. Section 58, which currently stipulates that a licence issued under Part II for the *operation of an air service* is not transferable, is amended to apply to *all* licences issued under Part II, thereby extending the requirement to the new class of licensee known as a domestic service provider.

Section 59 prohibits a person from selling, directly or indirectly, an air service unless, where required under Part II, the person holds a licence issued under that Part in respect of the service. The section is amended to also prohibit the sale of an air service while the licence is suspended.

The restriction covers domestic services as well as both international scheduled and non-scheduled (i.e., charter) services.

d. Air Service Price Advertising

Consumer protection is a key element of Bill C-26. Accordingly, clause 16 adds proposed new sections, 60.1 to 60.4, regarding air service price advertising, to the CTA. Proposed section 60.1 requires a licensee or a person acting for a licensee, advertising an air service in Canada or originating in Canada, and that includes a price for the service in that advertisement, to indicate in the same advertisement the *total amount* to be paid by the purchaser for the service. Proposed section 60.2 provides that fees or charges collected on behalf of an airport authority need not be included in the total amount if they are individually identified and their amount, or range of the amount, is indicated in the advertisement. Similarly, a charge payable under section 11 of the *Air Travellers Security Charge Act* or any other fees or charges

collected by the licensee on behalf of a government need not be included if the fee or charge is individually identified and its amount, or the range of the amount, is indicated in the advertisement. As well, a federal or provincial tax payable by the purchaser (for example, GST, HST and PST), other than a charge payable under section 11 of the *Air Travellers Security Charge Act*, need not be included if the tax is identified (it need not be quantified) in the advertisement. The purpose of proposed section 60.1 is to protect the travelling public by ensuring that the pricing information they receive in advertisements is clear and not misleading and that it reflects the total price of the air service they are purchasing. Departmental officials point out that consumers will be able to reasonably estimate the total cost of travel from an advertisement, compare advertisements of different carriers and avoid so-called "sticker-shock" when the total price for air travel is provided at the actual time of purchase.

Proposed section 60.2 prohibits a licensee, or person acting on behalf of a licensee, from advertising the price of an air service if no person can obtain the service at that price. The rationale for this provision is to prohibit the practice of advertising low fares that are not actually available, for example, advertising a fare for one-way travel when such fares can be obtained only if the consumer purchases a return ticket.

Proposed section 60.3 requires licensees to include in their contracts with travel wholesalers, tour operators, charterers or other persons associated with the provision of air services to the public, a requirement that the travel wholesalers, tour operators, charterers and other persons will also act in conformity with proposed sections 60.1 and 60.2. This provision is intended to ensure a level playing field for all advertisers of airfares. Departmental officials point out that an obligation to follow these advertising rules cannot be directly imposed on resellers because they do not fall under federal jurisdiction.

Proposed section 60.4 permits the Agency, on the recommendation of the Minister, to make regulations respecting the advertising of the prices of air services in Canada or originating in Canada. Hence, if the need for greater clarity of the advertising provisions in proposed sections 60.1 to 60.3 should arise, that can be provided through regulations.

e. Domestic Service

Section 62 currently allows the Minister, where he or she considers it advisable in the public interest that a domestic licence be issued to a person who is not a Canadian, to, *by order*, issue a licence exempting the person from the requirement under section 61(a)(i) that he

or she be a Canadian citizen for the duration of the order. Clause 18 amends section 62 to remove the requirement for an order, thereby allowing the exemption to be issued expeditiously where necessary, and avoiding the lengthier process of issuing the exemption by way of an order.

Section 64 concerns notice requirements regarding a licensee's proposal to discontinue or reduce domestic service. Clause 19 adds a new provision, proposed section 64(3.1), to add that the section does not apply to a licensee that operates a domestic service that is seasonal in nature for eight months or less in a 12-month period. The rationale is that seasonal operators provide a unique service to a unique clientele, typically in remote areas, the withdrawal of which does not have the same impact on a community as does the withdrawal of other regular service.

Clause 20 amends section 66(1) so as to provide the Agency with the power to exercise, *on its own motion*, its authority with respect to *unreasonable* fares, cargo rates or increases in fares or cargo rates on routes where there is only one licensee providing a domestic service between two points. Similarly, section 66(2) is amended by providing the Agency with the power to exercise, *on its own motion*, its authority with respect to *inadequate ranges* of fares or cargo rates on routes where there is only one licensee providing a domestic service between two points. The rationale for these amendments, according to departmental officials, is because carriers, travel agents and the travelling public are often unwilling to file a formal complaint with the Agency. Instead, they provide the Agency with the information after which the Agency is left in the position of being aware of the situation but unable to address the matter. With the power to act on its own motion under sections 66(1) and (2), the Agency will be able to investigate and make the appropriate determination regardless of whether it obtains information through a formal complaint or otherwise.

Section 66(3) is amended so that, in making a finding under sections 66(1) or (2), the Agency may (rather than "shall" as is currently the case) consider the factors enumerated in the section. Additional criteria are added; as well, the Agency is now given the power to take into consideration *any* information or factor that it considers relevant.

A proposed new section, 66(4.1), provides that the Agency shall not make an order under sections 66(1) or (2) in respect of a licensee being the only person providing a domestic service between two points if there is another domestic service that is not between the two points but is a reasonable alternative taking into consideration the factors mentioned in the

provision. According to the department, this provision permits the focus of the Agency's investigation to be on markets instead of specific points of service, in order to ensure a proper determination of whether the carrier in question has a monopoly on service.

Section 66(6), which previously provided the Agency with temporary authority to make a finding on its own motion under sections 66(1) or (2), is repealed and the reference to that repealed provision is removed from section 66(7).

Clause 21 amends section 67 concerning the publication of tariffs. Section 67(1)(a) is amended to require the holder of a domestic licence to *prominently* display at its business offices a sign indicating that its tariffs for domestic service, *including the terms and conditions of carriage*, are available for public inspection. The licensee is also required to permit such inspection. Section 67(1)(a.1) is added to require a domestic licensee to publish its terms and conditions of carriage on its Internet site if it sells its domestic service from that Internet site. These amendments ensure that the terms and conditions of carriage, containing valuable information for travellers, are available both at the licensee's business office and on its Web site.

Section 67.2 currently provides that the Agency may, on complaint in writing to it, make a finding that the terms or conditions of carriage applied by a domestic licensee to its domestic service are unreasonable or unduly discriminatory and suspend or disallow those terms or conditions and substitute other terms or conditions in their place. Clause 22 amends the section so as to *also* permit the Agency to exercise, *on its own motion*, the authority to make such a finding. The rationale is the same as for the similar change to sections 66(1) and (2) noted above.

Section 68 currently permits confidential contracts between the holder of a domestic licence (carrier) and "another person" regarding domestic air service. Departmental officials point out that if the confidential contract involves publicly available travel, the confidential contract can work to the disadvantage of the consumer. They give the example of a tour operator who has entered into a confidential contract with an airline but who is then selling seats on that airline to individual passengers. Under these circumstances, the passengers may find that not only do the published rules not apply to them, but also, because the terms of the contract are confidential, they are unable to determine the terms governing their transportation. To remedy this problem, clause 23 amends section 68(1) so that the *terms and conditions of*

carriage relating to the above contracts *cannot* be kept confidential. A new section, 68(1.1), is added to provide an exception to the above where an employer is a party to the contract and the contract relates to travel by its employees. In that case, the employer is aware of the terms and conditions of carriage and is responsible for deciding whether or not to provide the employees with that information.

Clause 24 adds four new sections, 68.1 to 68.4, regarding domestic service provider licences, to the Act. Proposed section 68.1 requires the Agency to issue a domestic service provider licence to an applicant provided that the applicant establishes that it is Canadian; has a contract that meets the prescribed requirements with a domestic licence holder in respect of the service to be provided under the licence; meets prescribed financial and liability insurance requirements; and intends to represent itself to the public as the person offering the service in question. The Agency must also be satisfied that the applicant has not contravened section 59 in respect of a domestic service within the preceding 12 months. Section 59 prohibits the selling of an air service unless the carrier is licensed.

The purpose of the above-mentioned provision is to allow for a new class of licence for domestic service providers (defined in section 55) who represent themselves to the public as providing a domestic air service but actually contract the operation of the service itself to the holder of a domestic licence. Departmental officials point out that the Agency has recently seen a number of instances where entities, such as airport authorities, enter into these contracts. In these cases, the person who represents himself or herself as providing the service does not hold a Canadian aviation document required for obtaining a domestic licence. Instead, the operator of the aircraft with whom the domestic service provider contracts for the actual operation of the service holds this document. Officials note that the new class of licence provides the Agency with a transparent means of recognizing these types of arrangements. To protect the interests of the travelling public, the domestic service provider is required to have appropriate insurance coverage and meet prescribed financial standards.

Proposed section 68.2 permits the Minister, if he or she considers it necessary or advisable in the public interest, to exempt the holder of the domestic service provider licence from being a Canadian. This provides for the same possibility for an exemption to the holder of a domestic service provider licence as exists for a holder of a domestic licence under section 62.

Pursuant to proposed section 68.3, the Agency must suspend or cancel a domestic service provider licence if the holder of the licence ceases to meet any of the requirements of section 68.1.

Proposed section 68.4 provides that sections 63(2) and (3) and sections 64 to 68 apply to holders of domestic service provider licences, thus ensuring that the holders of such licences are subject to the same requirements as holders of domestic licences under Part II of the Act.

f. Licence for Non-Scheduled International Service

Section 73 of the Act sets out the requirements that must be met in order for the Agency to issue a licence to an applicant to operate a non-scheduled international service. Proposed new sections 73(1.1) and (2.1) in clause 25 provide the Agency with the power to refuse to issue a licence for non-scheduled international service to either a Canadian or non-Canadian applicant if, in the opinion of the Agency, it is in the public interest to do so. This power is subject to any Ministerial directions issued under section 76. Departmental officials point out that the Agency has found, at times, that it was prevented from considering factors, such as foreign policy or national security, that it legitimately should have scope to examine in deciding whether to grant a licence for non-scheduled international service. This lack of flexibility, they point out, has not allowed the Agency to be as responsive to international sensitivities. They note that the only means by which the Agency may currently do so is to obtain directions from the Minister under section 76, which also requires the concurrence of the Minister of Foreign Affairs. They maintain that this need for Ministerial directions as the only method of considering the public interest limits the Agency and places an unnecessary burden on the Ministers.

g. Issuance of International Charter Permits

An operator of a non-scheduled international service must have a licence under section 73 to operate the service, as well as a permit for each particular charter program that it operates. Clause 26 proposes to add two new sections, 75.1 and 75.2, pertaining to the issuance of international charter permits. Proposed section 75.1 provides that the issuance, amendment or cancellation of a permit for the operation of an international charter to a licensee *shall* be done in accordance with regulations made pursuant to section 86(1)(e). Proposed section 75.2 provides

the Agency with the power to refuse to issue the permit if, in the opinion of the Agency, it is in the public interest to do so. This power to refuse to issue a permit is subject to any directions issued to the Agency by the Minister under section 76. The rationale is the same as for the proposed change to section 73.

h. Air Travel Complaints Commissioner

Clause 27 amends section 85.1(1) relating to the designation of the Air Travel Complaints Commissioner (ATCC). It is amended to provide that the Minister shall designate a member (either a permanent or temporary member) of the Agency to act as the Air Travel Complaints Commissioner for purposes of the section. Currently the Minister *must* designate a *temporary* member of the Agency. Section 9 provides that a temporary member shall hold office for not more than two consecutive one-year terms. The amendment allows for continuity of valuable work undertaken by the ATCC as well as the building of experience.

i. Agreements

Clause 28 adds a new section, 85.2, to the Act. Proposed section 85.2(1) provides that the Agency may, in the circumstances specified in the provision, order the holder of a domestic licence or a domestic service provider licence to enter into an agreement with another holder of a domestic licence or a domestic service provider licence with respect to access to its loyalty marketing program where it has such a program; the provision of domestic services on a continuous route by both licensees; a common fare applicable to the domestic services provided by both licensees on a continuous route; and the allocation of revenue from a common fare for domestic services between both licensees on a continuous route. Departmental officials describe the agreements pertaining to the latter three matters as "interlining, joint fares and pro-rates agreements."

Proposed section 85.2(2) stipulates that the Agency may make an order under section 85.2(1) only if, after consulting the Commissioner of Competition, the Agency is of the opinion that the absence of an agreement would substantially lessen competition; and if the Agency determines that the agreement would not cause financial hardship for the licensee that is subject to the order.

Section 85.2(3) provides that, in determining whether the agreement will cause financial hardship, the Agency must consider whether the licensee from which the agreement is sought already has interlining, joint fares or pro-rates agreements with another holder of a domestic licence or a domestic service provider licence.

Under proposed section 85.2(4), if the Agency issues an order requiring an agreement but the licensees cannot agree on the terms, the Agency may, on the request of either licensee, impose terms of its own that it believes are "commercially reasonable," including the duration of the agreement. The Agency may specify the time period within which the agreement shall be made. The licensee that requested the agreement may refuse to enter into it if it disagrees with the terms specified by the Agency.

Proposed section 85.2(5) empowers the Agency, on the recommendation of the Minister, to make regulations prescribing the factors that it may consider in determining what constitutes "reasonable commercial terms" and "financial hardship" for purposes of the section.

As rationale for proposed section 85.2, departmental officials point out that while the domestic marketplace is changing (Air Canada now has approximately 67% of the market), access to a national or regional network can still be crucial to an independent carrier's chance of success, as can access to a major loyalty marketing program. They note that the proposed amendments provide access requirements with no expiration date and an ability to take into account ongoing changes, both expected and unforeseen, in the marketplace. For that reason, they are made applicable to all carriers depending on the circumstances, and not just Air Canada. Officials point out that the Agency will be able to assess each application on a case-by-case basis in terms of both competition benefits and financial hardship for the licensee from which the agreement is sought.

j. Transitional Provisions

Clauses 28(2) and (3) are transitional provisions regarding proposed section 85.2. Clause 28(2) provides that current undertakings made by Air Canada to the Commissioner of Competition regarding Aeroplan will cease to have effect on the coming into force of proposed section 85.2(1)(a). The purpose of the transitional provision, according to departmental officials, is to prevent overlap and confusion between the new provision and current undertakings provided by Air Canada to the Commissioner of Competition.

Clause 28(3) provides that the undertakings made by Air Canada to the Commissioner of Competition regarding interlining, joint fares and pro-rates will cease to have effect on the coming into force of sections 85.2(1)(b) to (d). The rationale is the same as for clause 28(2).

k. Regulations

Clause 29 amends section 86(1) concerning the Agency's regulation-making powers for purposes of managing the air service licensing regime. A new paragraph (d.1) gives the Agency power to make regulations respecting the terms and conditions to be included in a contract between a domestic service provider and a holder of a domestic licence for the provision of a domestic service. As well, a new paragraph (h)(iv) is added enabling the Agency to make regulations requiring a licensee to display the terms and conditions of carriage for its international service on its Internet site, if the site is used for selling the international service of the licensee. Paragraph (j) is clarified by replacing "persons in conjunction with whom air services are provided" with "persons associated with the provision of air services to the public." It is also amended, for clarification purposes to include *travel wholesalers*, along with tour operators and charterers, as examples of such persons.

3. CTA Part III – Railway Transportation (clauses 30-54)

a. Definitions

Clause 30 amends section 87, which provides definitions for various terms used in Part III of the CTA. A definition for a "metropolitan area" is added; it is defined to mean any area that is classified by Statistics Canada in its most recent census of Canada as a census metropolitan area. The definition permits the delineation of the geographic areas for which railway lines, sidings and spurs must be offered to governments and urban transit authorities in accordance with sections 145 and 146.2 of the Act.

A definition of a "public passenger service provider" is added; it is defined to mean VIA Rail Canada Inc.; a passenger rail service provider designated by the Minister; or an urban transit authority.

Finally, a definition of an "urban transit authority" is added; it is defined to mean an entity owned or controlled by the federal government or a provincial, municipal, or district

government that provides commuter services in a metropolitan area. This definition permits the identification of entities that are entitled to receive an offer to purchase a surplus railway line, sidings or spurs in metropolitan areas under the processes set out in Part III of the Act.

b. Railway Noise

Existing law provides no review process for complaints dealing with railway noise; complaints are generally triggered by railcar shunting operations. Clause 31 therefore proposes to add new sections, 95.1 to 95.4, to the Act to provide the Agency with authority to address complaints relating to noise from the construction or operation of federally regulated railways.

Proposed section 95.1 provides that when constructing or operating a railway, a railway company must do so in a manner that produces the least possible noise, taking into account the company's statutory obligations, its operational requirements, and the area where such activities take place.

Proposed section 95.2 states that the Agency may issue and publish guidelines, after consultation with interested parties, with respect to: the elements that it will take into consideration when determining whether a railway company is complying with section 95.1; and the collaborative resolution of noise complaints. Such guidelines will inform both communities and railway companies of the factors to be considered in resolving noise complaints.

Proposed section 95.3 provides that the Agency, on receipt of a complaint, may order a railway company to undertake any changes in its railway construction or operation that the Agency considers reasonable in order to keep noise to a minimum, taking into account the factors referred to in section 95.1. If the Agency has published guidelines under section 95.2, it must first satisfy itself that the collaborative measures set out in the guidelines have been exhausted prior to conducting any investigation or hearing. This requirement is intended to encourage the resolution of disputes without regulatory intervention and to narrow to the extent possible the areas of difference before the Agency is involved.

The noise provisions also apply, with any modifications that the circumstances require, to public passenger service providers, such as VIA Rail (proposed section 95.4).

c. Financial Transactions of Railway Companies

Clauses 32 to 35 generally replace much of sections 104 to 106 with modified provisions applicable to the financial transactions of railway companies. Proposed section 104 specifies the types of financial instruments to be deposited in the office of the Registrar General of Canada or in any other place that the Governor in Council, by order, specifies. According to Transport Canada sources, the terminology is modernized to reflect current industry practices related to financial transactions and instruments pertaining to railway equipment. Proposed section 105 allows for the documents evidencing transactions such as mortgages, leases, etc., specified in the provision to be deposited in the office of the Registrar General of Canada or any other place that the Governor in Council, by order specifies. Proposed section 105.1 authorizes the Governor in Council to make regulations respecting the above matters.

Departmental officials point out that sections 106(5) and (6) are being replaced by provisions adding a new condition under which an order of the Federal Court does not affect the rights of creditors to take possession of the rolling stock of a railway company. They note that this amendment addresses a gap created by the interpretation of a U.S. court of a similar provision in the U.S. legislation.

d. Scheme of Arrangement

Clause 36 amends section 108 regarding an application to the Federal Court by the directors of an insolvent railway company for a confirmation of a scheme of arrangement between the company and its creditors. Sections 108(2) and (5) are repealed so that notice of the application for, and notice of confirmation and registration of, the scheme of arrangement need no longer be published in the *Canada Gazette*. Departmental officials note that this is consistent with the current practices for provincial and U.S. registries.

e. Competitive Connection Rates

Clause 37 amends section 111, which sets out certain definitions for purposes of Division IV entitled "Rates, Tariffs and Services" (comprising sections 111 to 139) of Part III (railway transportation) of the CTA. The definition of a "competitive line rate" is repealed and is replaced with a definition of a "competitive connection rate"; as well, the definition of a "connecting carrier" is replaced. A "competitive connection rate" is defined as a rate established

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

by the Agency as a result of an application under section 131 of the Act. A "connecting carrier" is defined to mean a railway company, other than a local carrier, that moves traffic to or from an interchange over a portion of a continuous route. The definition no longer requires that there be an agreement between the shipper and the connecting carrier for the movement of traffic. The Act maintains the current definition of an "interchange" to mean a place where the line of one railway company connects with the line of another railway company and where loaded or empty cars may be stored until delivered or received by the other railway company.

Section 128(1)(b) currently authorizes the Agency to make regulations regarding a *fixed* rate per car to be charged for interswitching traffic; clause 38 amends the provision to permit the Agency to prescribe the *maximum* rate per car instead of a fixed rate, thereby allowing the parties to agree to a lower rate.

Clause 40 amends section 129 so as to specify the circumstances when a shipper may make an application to the Agency for the determination of a competitive connection rate.

Clause 41 amends section 130 (concerning rates) so as to provide that the local carrier must provide the shipper with a rate for the movement of traffic from the point of origin to the point of destination and from a point of origin or destination to the nearest interchange with a connecting carrier (i.e., nearest point where the traffic could be transferred to a connecting carrier). The reason for this provision is to allow for an assessment to be made by the Agency under section 131(2).

Clause 42 generally replaces current sections 131 to 133 of the Act with proposed sections 131 to 133.1. Proposed section 131 specifies that a shipper may apply to the Agency to establish any of the following matters in respect of which the shipper and local carrier cannot agree: the rate applicable between the point of origin or destination, as the case may be, and the nearest interchange with a connecting carrier; the designation of a continuous route; the designation of the nearest interchange; and the manner in which the local carrier is to fulfil its service obligations. Before an application can be considered by the Agency, it must first determine that: the shipper has no alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods; and the rate established by the local carrier for the movement of traffic between the point of origin and the point of destination is above the 75th percentile of revenue per tonne-kilometre for movements by the local carrier of similar traffic under similar conditions. The Agency must establish the matter to which the application relates within 45 days after

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

receiving the application. As well, the shipper is not permitted to apply for final offer arbitration for any competitive connection rate established by the Agency (while it is in effect) or being considered pursuant to the competitive connection rate provisions.

Proposed section 132 provides that the Agency may not establish a competitive connection rate for the movement of trailers on flat cars, containers on flat cars, or less than carload traffic, unless they arrive at a port in Canada by water for movement by rail or by rail for movement by water. This same prohibition currently applies to competitive line rates (current section 131(3) of the Act). As well, proposed section 133 provides that the competitive connection rate may not be established for the portion of a movement of traffic that exceeds 50% of the total number of kilometres over which the traffic is moved by rail or 1,200 kilometres, whichever is greater. This same prohibition currently applies to competitive line rates (current section 131(4)).

Proposed section 133.1 provides that a competitive connection rate must fall in the range of the 75th to the 90th percentile of revenue per tonne-kilometre for the movement by the local carrier of similar traffic under similar conditions. As well, a competitive connection rate must not be less than the variable costs of moving the traffic, as determined by the Agency. The latter provision currently applies in respect of competitive line rates (current section 133(4) of the Act).

Clause 43 adds two new sections, 135.1 and 135.2, to the Act. Proposed section 135.1 provides that the information used by the Agency to make its determination of a competitive connection rate is confidential and may not be disclosed to the applicant. Departmental officials point out that the reason for confidentiality is that the information used by the Agency will include commercially sensitive information in respect of other traffic carried by the railway.

Proposed section 135.2 provides that once a competitive connection rate has been established for a movement of traffic of a shipper, no other competitive connection rate may be established for the same movement while the established rate is in effect. This provision thus ensures that once a competitive connection rate has been established for a specific movement, the applicant cannot apply again for such a remedy while the established rate is in effect.

Clause 44 amends sections 136(1) and (4) to reflect the change from "competitive line rate" to "competitive connection rate."

Clause 45 adds a new section, 136.1, providing authority for the Governor in Council to suspend the operation of the competitive connection rate provisions if the Governor in Council is of the opinion that the financial viability of a railway company has been seriously affected by their operation.

f. Transferring and Discontinuing the Operation of Railway Lines

Section 141(1) of the CTA currently requires a railway company to prepare and keep up to date a plan indicating for each of its railway lines whether it intends to continue to operate the line or whether, within the next three years, it intends to take steps to discontinue operating the line. Section 141(2) requires the railway company to make the plan available for public inspection in offices of the company that it designates for that purpose. Clause 46 proposes to add a new section, 141(2.1), requiring a railway company to notify, within 10 days of making a change to the plan, the Minister, the Agency, affected governments, and urban transport authorities. This ensures that interested parties have sufficient notice and opportunity to assess their interest in acquiring a line without lengthening the discontinuance process.

The Act sets out a number of steps with which a railway company must comply prior to discontinuing operating a railway line. Clause 47 amends section 143 of the Act to require that the advertisement offering the sale or transfer of a railway line for continued operation (one of the steps) must disclose any agreement between the railway company and a public passenger service provider (for example, VIA Rail) respecting passenger rail service on the line. This ensures that a potential purchaser is aware of the existence of passenger service obligations on the line.

Clauses 48 and 49 repeal current section 144(2) and add, in place of it, a new section, 144.1. Proposed section 144.1 provides that when a public passenger service provider operates a passenger service under an agreement with a railway company on railway line that is sold, leased or transferred, the purchaser assumes the rights and obligations of the transferring railway company in relation to the public passenger service provider for the duration of the agreement. When a railway company's rights and obligations under an agreement with VIA Rail are vested in another entity by virtue of the above provision, the portion of the railway line to which the agreement relates is declared a work for the general advantage of Canada. The declaration ceases to have effect if VIA Rail ceases to operate a passenger rail service on the

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

portion of the line to which the declaration relates or the operation of the railway line is discontinued.

The above measures ensure the continuity of existing public passenger service agreements when railway lines are sold or transferred. As well, the provision regarding VIA Rail ensures that VIA Rail will continue to have access to transferred railway lines over which its services are operated and will have access to the new recourse (dispute resolution) available to public passenger service providers under proposed sections 152.1 to 152.3.

Clause 50 amends section 145 so that a railway company offering to sell or transfer a railway line in the railway line discontinuance process must offer it to the federal and provincial governments, urban transit authorities and municipal governments through whose territory the line passes. The amendment results in urban transit authorities being included in the sequence of mandatory offers of railway lines to public authorities in the circumstances set out in that section.

Clause 51 replaces current sections 146 and 146.1 with proposed sections 146 and 146.1 to 146.4. Proposed section 146 clarifies that once a railway company has complied with the process set out in sections 143 to 145 of the Act, but any agreement for the sale, lease or other transfer of the railway line is not entered into through that process, and once the railway company has provided notice of discontinuance to the Agency, it is relieved of any obligations under the Act with respect to the operation of a railway line and any operations by public passenger service providers. Also, when a railway line reverts to the railway company at the end of a lease or transfer agreement, the railway company must, within 60 days after the reversion, resume operations on the line or follow the process specified in sections 143 to 145.

Proposed section 146.1 ensures that when a grain-dependent branch line listed in Schedule I is leased and subsequently returned to a railway company, the railway company must follow the discontinuance process specified in sections 143 to 145, in order to provide interested parties with an opportunity to acquire the branch line before it is discontinued. If it is discontinued, the railway company must compensate the municipality or district in which it is located by making three annual payments to it in the amount of $10,000 for each mile of the line in the municipality or district.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Proposed section 146.2 requires railway companies to prepare and keep up to date a list of their "sidings and spurs" (line segments) in metropolitan areas that they plan to dismantle. A railway company must publish the list on its Internet site and notify specified parties of the change within 10 days. A railway company must not take any steps to dismantle a siding or spur until 12 months have elapsed since the siding or spur was added to the list. Prior to dismantling a siding or spur, a railway must offer them to governments and urban transit authorities for not more than their net salvage value. The process parallels the process in amended sections 145 and 146 whereby railway lines are offered to governments and urban transit authorities.

Proposed section 146.3 permits a person to whom a railway line is offered under section 145, or to whom a siding or spur is offered under section 146.2, to apply to the Agency for a determination of the net salvage value (NSV) at any time before the expiry of the period available to the person to accept the offer. The applicant must reimburse the Agency's costs associated with the application. Under the current provisions, a government must accept the railway company's offer to sell prior to the NSV being determined by the Agency. The ability to obtain an NSV determination prior to making an offer gives a government or urban transit authority advance knowledge of the NSV so as to facilitate decision-making regarding the potential purchase of the line, siding or spur.

Proposed section 146.4 states that proposed sections 146.2 and 146.3, referred to above, apply, with any modifications that the circumstances require, to passenger railway stations in Canada that a railway company plans to sell, lease or otherwise transfer or dismantle. In other words, railway companies must offer passenger railway stations that they intend to sell, lease or otherwise dismantle to governments and urban transit authorities in a procedure paralleling that for railway sidings and spurs.

g. List of Available Sidings

Clause 52 introduces a new section, 151.1, that requires railway companies to publish on their Internet sites a list of rail sidings (in the Western Division) where railway cars can be loaded by grain producers. Railway companies must give 60 days' notice prior to removing such sidings from operation. This provision allows farmers time to make alternative arrangements or to work with the railway companies to keep such sidings in operation.

h. Public Passenger Service Providers

Clause 53 adds new sections, 152.1 to 152.4, pertaining to public passenger service providers, to the Act. Proposed section 152.1 specifies that whenever a public passenger service provider and a railway company cannot agree on any rate, term or condition related to the operation of the passenger service on the railway's facilities, the public passenger service provider may, after reasonable efforts to resolve the matter have been made, apply to the Agency to decide the matter. The Agency may also be requested by either the public service passenger provider or the railway company to decide the matter where, after reasonable efforts to resolve the matter have been made, the public passenger service provider and the railway company cannot agree on the implementation of a matter previously decided by the Agency. This procedure replaces the existing final offer arbitration recourse for public passenger service providers currently set out in section 160.

Proposed section 152.2 provides that if, pursuant to an application made under section 152.1, the Agency fixes the amount to be paid by the public passenger service provider's use of the railway company's facilities or service, the Agency must take into consideration, among other things, certain factors specified in the provision.

Proposed section 152.3 provides that any decision of the Agency in respect of matters disputed by the public passenger service provider and the railway company (and where an application has been made by a public passenger service provider pursuant to section 152.1) will be binding on the parties for a period of five years or any other period agreed to by the parties and specified in the decision.

In the interest of greater public transparency, proposed section 152.4 requires that future contracts between railway companies and public passenger service providers must be made available to a member of the public, upon request. This obligation also extends to current contracts except where the Agency has (in its discretion), on application by one of the parties to the contract, excluded an existing contract or a portion of it on the grounds that harm would likely result to the applicant if the contract, or the specified portion, were to be disclosed.

i. Railway Police Constables

Clause 54 repeals section 158 of the CTA, concerning the authority to appoint railway police constables. The reason for this is that the authority is moved to the *Railway Safety Act* as provided for in clause 66 of the bill.

4. CTA Part IV – Final Offer Arbitration (clauses 55-58)

Final offer arbitration is a process generally available to a shipper who is dissatisfied with the rates or conditions of service proposed by a railway company. The final offer arbitration process requires an independent arbitrator to review the final offers made by the shipper and the railway company and to select one or the other.

a. Exemption from Final Offer Arbitration

Clause 55 amends section 160 of the Act to clarify that a public passenger service provider cannot make an application for final offer arbitration to resolve a dispute with a railway company. The reason is that a new dispute resolution mechanism is provided in sections 152.1 to 152.4 to deal with disputes between a public passenger service provider and a railway company. Those sections provide for adjudication by the Agency.

b. Submission for Final Offer Arbitration

Clause 56 amends section 161(1) of the Act to clarify that final offer arbitration also applies to charges, rates, terms or conditions applicable to any *incidental services* in addition to those applicable to the movement of goods.

c. Arbitration Considerations

Clause 57 amends section 164.1 so that the requirement set out in section 164(2) for the arbitrator to have regard to whether a shipper has alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods applies equally where the dispute is for matters involving freight charges of not more than $750,000. The reason for this amendment is to address an anomaly in the current Act whereby the arbitrator must consider whether a shipper has alternative, effective, adequate and competitive means of transporting the goods, in handling a dispute involving freight charges of more than $750,000, but has no similar obligation when dealing with disputes involving freight charges in an amount of not more than $750,000. The obligation will now apply to all disputes involving freight charges.

d. Joint Offer of Several Shippers

Clause 58 adds proposed new sections, 169.1 and 169.2, to the Act. Proposed section 169.1 provides that two or more shippers may join in one proceeding and submit one offer for arbitration in respect of rates, charges, term or conditions specified in a tariff when the matter submitted to the Agency for final offer arbitration is common to all the shippers. In such cases, the arbitrator may extend the period to issue his or her decision by up to 60 days. Departmental officials note that allowing multiple shippers to join in one proceeding enables a group of shippers with a common complaint to seek redress for matters that may be small for one individual shipper, but which may have a significant cumulative impact on several shippers. They point out that this will help reduce the cost to shippers of filing individual offers for such matters as demurrage (late charges) and car cleaning, because of the high costs for a single shipper to seek relief on these small individual transactions.

e. Offers of Other Persons

Proposed section 169.2 provides that sections 161 to 169 apply to any person (or group of persons seeking common relief) other than a shipper, who is subject to charges or rates charged for the movement of goods or incidental services, or for any term or condition associated with the movement of goods or any incidental services. This provision thus allows any person subject to a tariff, for example a terminal operator, to apply for final offer arbitration.

5. CTA Part V – Transportation of Persons with Disabilities

Bill C-26 proposes no changes to Part V of the CTA.

6. CTA (Proposed) Part V.1 – International Bridges and Tunnels (clause 59)

Clause 59 adds a *new* Part, V.1, comprising proposed sections 172.1 to 172.7, to the CTA, dealing with the authority to approve the construction or alteration of international bridges and tunnels.

The construction and alteration of international bridges or tunnels are matters falling within federal legislative jurisdiction pursuant to section 92(10)(a) of the *Constitution Act, 1867*. Departmental officials point out that currently, in the absence of an "overarching mechanism in Canadian law" governing the construction or alteration of such bridges and tunnels, construction and/or modification is governed on a case-by-case basis without a uniform approach or approval mechanism.

Proposed section 172.1 defines the terms "international bridge or tunnel" and "alteration" for purposes of new Part V.1 of the CTA. An "international bridge or tunnel" is defined to mean a bridge or tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada.

An "alteration" is defined to include a conversion, an extension and a change in use of an international bridge or tunnel but does not include its operation and maintenance.

Proposed section 172.2 states that Part V.1 does not affect the application of other federal statutes, including those requiring authorizations, in respect of an international bridge or tunnel. Hence, statutes such as the *Navigable Waters Protection Act*, the *Fisheries Act*, and the *Environmental Assessment Act* that may affect the construction or alteration of an international bridge or tunnel will continue to apply.

Proposed section 172.3 requires authorization from the Governor in Council in order to construct an international bridge or tunnel.

Proposed section 172.4 requires a proponent for the construction or alteration of an international bridge or tunnel to submit an application to the Minister for approval by the Governor in Council. The applicant must provide the Minister with plans, specifications, studies, procedures or other information, including information relating to the financing of the proposed construction or alteration of the bridge or tunnel or its operation, that may be requested by the Minister or prescribed by regulations. According to the department, the reason for this provision is that the Minister must be satisfied that the proposed construction or alteration has undergone due diligence and is financially viable.

Proposed section 172.5 authorizes the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, to approve such projects under such terms and conditions as the Governor in Council considers appropriate. The Governor in Council may vary or rescind those terms and conditions. Every person who is subject to terms and conditions is under an obligation to comply with them.

Proposed section 172.6 allows the Minister to, among other things, order the removal or alteration of a bridge or tunnel that was constructed or altered without the approval of the Governor in Council.

Proposed section 172.7 sets out offences and punishment for non-compliance with the provisions of Part V.1.

7. CTA Part VI – General (clauses 60-64)

Clauses 60 to 64 amend the provisions of the CTA pertaining to administrative monetary penalties.

Clause 60 amends section 177 so as to permit the Minister to designate any provision of section 51 (confidentiality of transportation information supplied to the Minister pursuant to the Act), or of a regulation made under section 50 or 51, as provisions that may be enforced by way of administrative monetary penalties. Clauses 61-63 amend sections 178-180 to reflect the above amendment to section 177. Clause 64 adds proposed section 180.1 to allow the Minister to delegate the enforcement of the above provisions to the Agency. Departmental officials point out that enforcement by way of administrative monetary penalties in respect of the above is considered more efficient than by way of summary conviction, although proceeding by way of the latter is still possible under sections 173 to 176.

8. CTA Part VII – Repeals, Transitional Provisions, etc.

Bill C-26 proposes no amendments to Part VII of the CTA.

C. Part 2 of Bill C-26 – Amendments to the *Railway Safety Act* (clause 66)

Clause 66 proposes to add a new Part IV.1 entitled "Police Constables," comprising proposed sections 44 and 44.1, to the *Railway Safety Act*. The provisions concerning the appointment of railway police constables currently contained in section 158 of Part III of the CTA are moved to proposed section 44 of the *Railway Safety Act*. Departmental officials point out that the reason for moving the provisions is because they fit more appropriately under the railway safety legislation, which governs safety and security of railway operations.

Clause 66 also adds a totally new provision, proposed section 44.1, requiring each federally regulated railway company to establish procedures for dealing with complaints against railway police constables; designate one or more persons to be responsible for implementing the procedures; and designate one or more persons to receive and deal with the complaints. As well, the railway company must file with the Minister a copy of its procedures in that regard and implement recommendations made by the Minister, including recommendations concerning how these procedures are to be made public. This provision ensures that there is an independent review mechanism to review complaints regarding railway police constables.

D. Part 3 of Bill C-26 – Proposed New Via Rail Canada Act (clause 67)

When VIA Rail was established in 1977, through incorporation under the *Canada Business Corporations Act*, separate legislation was not developed for it. Clause 67 proposes to enact legislation specifically concerning VIA Rail. The proposed Act comprises 20 sections.

Section 1 of the proposed Act entitles the Act the VIA Rail Canada Act (hereinafter referred to as the VRCA).

Section 2 set out definitions for purposes of the proposed VRCA. Section 3 provides for the continuance of VIA Rail Canada Inc., incorporated on 12 January 1977 under the *Canada Business Corporations Act*, under the proposed VRCA under the name VIA Rail Canada.

Section 4 of the proposed VRCA provides that the proposed Act is deemed to be the charter of the corporation for purposes of Part X (pertaining to Crown corporations) of the *Financial Administration Act*. Section 5 states that on the coming into force of section 3 of the proposed VRCA, the *Canada Business Corporations Act* ceases to apply to the corporation; in other words, the Corporation is then governed by the proposed VRCA.

Section 6 of the proposed Act states that the shares of VIA Rail Canada Inc. are cancelled without any repayment of capital in respect of them; as well, the capital constitutes a capital surplus of the Corporation. Departmental officials point out that shares are not necessary because VIA Rail Canada is a sole shareholder corporation.

The Minister of Transport is the appropriate Minister in relation to the Corporation for purposes of Part X of the *Financial Administration Act* (section 7 of the proposed VRCA).

Section 8 of the proposed VRCA provides that the mandate of VIA Rail Canada is to manage and provide a safe and efficient passenger rail service in Canada. It also allows for the use of excess equipment, facilities and resources for commercial purposes ancillary to its mandate with a view to reducing the need for payments to the Corporation out of the Consolidated Revenue Fund. For so doing, the Corporation has the capacity, and subject to the proposed VRCA, the "rights, powers and privileges of a natural person."

The Corporation is not an agent of the federal Crown (section 10 of the proposed VRCA).

The Corporation's headquarters are in Montreal, unless otherwise specified by the Governor in Council (section 11 of the proposed VRCA). Section 12 of the proposed VRCA establishes a board of directors comprising up to 15 directors, including the chair and the chief executive officer. The chair and the chief executive officer are appointed by the Governor in Council, while the other directors are appointed by the Minister, with the approval of the Governor in Council. Departmental officials point out that the above is consistent with the size of the current Board of Directors, and that the process for appointments is consistent with the *Financial Administration Act*.

Section 13 requires the chair to preside at meetings of the board and to carry out other duties set out in the corporate by-laws. In the absence of the chair, the board may designate another director to serve as the chair for up to 90 days or, with the approval of the Governor in Council, a longer period.

Section 14 specifies that the chief executive officer is responsible for the direction and management of the business and day-to-day operations of the Corporation and must perform any duties assigned by the corporate by-laws. In the absence of the chief executive officer, the board may appoint an officer or employee of the Corporation to perform the duties of the chief executive officer for up to 90 days or, with the approval of the Governor in Council, a longer period.

Sections 15 to 20 of the proposed VRCA are transitional provisions that allow for the corporation to continue operating as is. Members of the board of directors, the chair and the chief executive officer continues to hold office until the expiry of their terms. The property, rights and obligations, legal actions or claims, and by-laws of VIA Rail Canada Inc. are continued under VIA Rail Canada.

In essence, the proposed VRCA changes the governance of VIA Rail Canada from the *Canada Business Corporations Act* to the proposed VRCA. It does not change the corporation's corporate structure, its operations or its status as a Crown corporation.

E. Part 4 of Bill C-26 – Consequential and Coordinating Amendments and Coming into Force (clause 68-84)

The clauses in Part 4 of the bill make a number of consequential and coordinating amendments to other Acts and provide for the coming into force of the provisions of the bill.

COMMENTARY

The amendments to the *Canada Transportation Act* contained in Bill C-26 reflect broad consultations with industry, stakeholders, the provinces and territories, including the *Canada Transportation Act* Review Panel's extensive public consultations.

To date, there has been some commentary in the press concerning Transport Canada's policy document, *Straight Ahead*, which was released on the same date as Bill C-26, but there has been little commentary on the bill itself.

For example, in an article entitled "Air Canada, railways slam transportation blueprint," which appeared in the *National Post* on 26 February 2003, it was noted that both Air Canada and Canadian National Railway Co. were critical of the blueprint for transportation set out in *Straight Ahead*, saying that the guidelines fail to address pressing concerns and present a path toward re-regulation.

Résumé législatif LS-451F

PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 20 mars 2003

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

Direction de la recherche parlementaire

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-26

CHAMBRE DES COMMUNES		SÉNAT	
Étape du projet de loi	**Date**	**Étape du projet de loi**	**Date**
Première lecture :	25 février 2003	Première lecture :	
Deuxième lecture :	25 mars 2003	Deuxième lecture :	
Rapport du comité :		Rapport du comité :	
Étape du rapport :		Étape du rapport :	
Troisième lecture :		Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONTEXTE 1

DESCRIPTION ET ANALYSE 2

A. Introduction 2

B. Partie 1 du projet de loi C-26 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 65) 3
1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 11) 3
a. Conflits entre les accords internationaux et la *Loi sur la concurrence* 3
b. Politique nationale des transports 3
c. Demandes de réparation 3
d. Médiation 3
e. Information sur les transports 4
f. Examen du secteur 5
g. Examen de la LTC 5
h. Examen des fusions et acquisitions 5

2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 12 à 29) 6
a. Interprétation et application 6
b. Déplacement des dispositions relatives à l'examen des fusions et acquisitions de compagnies aériennes 7
c. Interdictions relatives aux opérations et services aériens 8
d. Publicité relative aux tarifs de transport aérien 8
e. Service intérieur 9
f. Licence d'exploitation d'un service international non régulier 13
g. Délivrance de permis d'affrètements internationaux 13
h. Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien 14
i. Accords 14
j. Dispositions transitoires 15
k. Réglementation 16

3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 30 à 54) 16
a. Définitions 16
b. Bruit du transport ferroviaire 17
c. Opérations financières des sociétés ferroviaires 18
d. Mode d'entérinement 18
e. Prix de raccordement concurrentiels 19
f. Transfert et interruption de services ferroviaires 21
g. Liste des voies d'évitement disponibles 24
h. Sociétés de transport publiques 24
i. Agents de police des chemins de fer 25

Page

4. Partie IV de la LTC – Arbitrage de l'offre finale (art. 55 à 58) 25
a. Exemption de l'arbitrage de l'offre finale 26
b. Demande d'arbitrage de l'offre finale 26
c. Considérations relatives à l'arbitrage 26
d. Offre commune de plusieurs expéditeurs 26
e. Offres d'autres personnes 27

5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience 27

6. Partie V.1 de la LTC – Ponts et tunnels internationaux (art. 59) 27

7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 60 à 64) 29

8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc. 29

C. Partie 2 du projet de loi C-26 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 66) 29

D. Partie 3 du projet de loi C-26 – Nouvelle Loi sur Via Rail Canada (art. 67) 30

E. Partie 4 du projet de loi C-26 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 68 à 84) 32

COMMENTAIRE 32

CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS*

CONTEXTE

Le 25 février 2003, l'honorable David Collenette, ministre des Transports, rendait public un document intitulé *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. Ce document est le produit de vastes consultations commencées en juin 2000 avec la Conférence du millénaire sur les transports et poursuivies dans le cadre de tables rondes organisées dans tout le pays sous la direction du Ministre. Il énumère les mesures prévues par le gouvernement pour donner suite à nombre des recommandations formulées dans le rapport du groupe d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après, la LTC), publié en juin 2001, et dans le rapport de l'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, publié en septembre 2002.

Un communiqué de presse du Ministère diffusé le jour même de la publication de *Droit devant* indique que ce document aborde l'ensemble des enjeux à long terme du secteur des transports au Canada, depuis les questions relatives à la concurrence dans le transport aérien et le transport ferroviaire jusqu'aux impératifs de la sécurité en passant par les besoins essentiels en matière d'infrastructure et les problèmes environnementaux. Selon le communiqué de presse, *Droit devant* décrit la vision, le cadre stratégique et les principes qui orienteront les décisions à venir du gouvernement fédéral à certains égards essentiels comme les politiques du marché et les investissements et initiatives stratégiques en matière d'infrastructure à l'appui du programme plus général du gouvernement axé sur la compétitivité des villes, la bonne santé des collectivités, le changement climatique, l'innovation et les compétences.

---

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

Le jour où il a publié *Droit devant*, le ministre des Transports a aussi déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-26 : Loi modifiant la législation régissant les transports. Le projet de loi propose une série de modifications à la LTC en guise de mesure concrète qui permet au gouvernement de respecter un certain nombre d'engagements pris dans *Droit devant*. Par exemple, le projet de loi donne suite à certains engagements relatifs au transport aérien (notamment la protection du consommateur et la protection de la concurrence intérieure), au transport ferroviaire (y compris le transport de marchandises, du grain et des passagers, le bruit produit par la construction ou l'exploitation de chemins de fer, et le transport de banlieue et la cessation d'exploitation de lignes), à la construction de ponts et de tunnels internationaux, aux projets de fusion dans le secteur des transports et aux attributions de l'Office des transports du Canada en matière de médiation. En outre, le projet de loi propose de modifier la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de promulguer une loi distincte pour VIA Rail, qui, contrairement à la plupart des sociétés d'État, n'est pas régie par une loi distincte depuis sa création en 1977 (elle a été constituée en personne morale en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*).

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Introduction

Le projet de loi C-26, intitulé Loi modifiant la législation régissant les transports (art. 1), est composé de quatre parties :

- Partie 1 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 65)
- Partie 2 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 66)
- Partie 3 – Nouvelle Loi sur Via Rail Canada (art. 67)
- Partie 4 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 68 à 84)

La description et l'analyse qui suivent respectent l'ordre numérique des articles de chaque partie du projet de loi.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

B. Partie 1 du projet de loi C-26 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 65)

1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 11)

a. Conflits entre les accords internationaux et la *Loi sur la concurrence*

L'article 2 du projet de loi modifie l'article 4 de la LTC pour clarifier le fait que les conventions ou accords internationaux relatifs au transport aérien auxquels le Canada est partie l'emportent sur toute disposition incompatible de la *Loi sur la concurrence*. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que la formulation actuelle peut donner lieu à des incompatibilités entre les dispositions négociées aux termes de ces accords internationaux et celles de la *Loi sur la concurrence*.

b. Politique nationale des transports

L'article 5 de la LTC comporte la déclaration de la Politique nationale des transports, basée sur des principes énoncés par le Parlement. L'article 3 du projet de loi modifie l'article 5 pour actualiser cette déclaration. Le nouvel article 5 souligne les principaux objectifs de la Politique (il comporte notamment une nouvelle disposition concernant l'environnement) et les conditions dans lesquelles ces objectifs sont le plus susceptibles d'être atteints.

c. Demandes de réparation

L'article 4 du projet de loi modifie l'article 27 de la LTC, qui concerne les demandes de réparation adressées à l'Office des transports du Canada (ci-après, l'Office). Il supprime l'exigence actuelle voulant que l'Office estime que le requérant subirait un « préjudice commercial important » si la réparation n'était pas accordée. Selon le Ministère, cette exigence législative est considérée comme une entrave inutile pour les requérants qui demandent à l'Office de prendre une mesure discrétionnaire.

d. Médiation

L'article 5 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 36.1, au sujet de la médiation. Il donne à l'Office le pouvoir de soumettre à la médiation des différends concernant des questions relevant de sa compétence pour éviter de passer par un arbitrage officiel. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que la médiation permet aux parties de régler leurs différends de façon plus rapide, moins litigieuse et moins coûteuse et de réduire

l'écart entre leurs points de vue avant que l'Office exerce son pouvoir d'arbitrage. Ils font également remarquer que, après un différend, les parties à un accord ayant fait l'objet d'une médiation sont généralement plus disposées à le mettre en œuvre et entretiennent des relations plus saines.

e. Information sur les transports

Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que le gouvernement a absolument besoin d'information sur les transports pour exercer convenablement son rôle de surveillance du secteur et pour élaborer des politiques et des programmes. Cette information est également essentielle pour d'autres intervenants, qui en ont besoin pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions et responsabilités. Le projet de loi comporte un certain nombre de modifications aux dispositions relatives à la communication de données sur les transports pour permettre au Ministre de recueillir et de communiquer les renseignements utiles et d'avoir les moyens de s'assurer que l'information est effectivement transmise.

L'article 6 du projet de loi clarifie l'article 50 de la LTC en précisant les personnes qui peuvent être tenues par règlement de fournir de l'information au Ministre. Le nouvel article 50.1 (proposé à l'art. 7 du projet de loi) dispose que si les personnes dont il est question à l'article 50 ont déjà fourni de l'information sur les transports à des ministères et organismes fédéraux, le Ministre peut en demander copie à ces ministères et organismes pour éviter tout double emploi.

Le paragraphe 51(1) actuel prévoit que l'information sur les transports qu'il y a lieu de fournir au Ministre en vertu de la LTC est généralement de nature confidentielle, sous réserve de certaines exceptions. L'article 8 du projet de loi modifie l'article 51 de la LTC pour permettre au Ministre de communiquer des renseignements sur les transports, entre autres, aux personnes chargées de conseiller le gouvernement et aux fournisseurs de services relatifs aux transports (notamment l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, NAV CANADA et les administrations de pilotage), lorsque ces renseignements sont nécessaires à l'exécution de leurs fonctions et responsabilités. Par ailleurs, le principe de la confidentialité ne s'applique pas lorsque les renseignements appartiennent déjà au domaine public. Le Ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre un règlement régissant les modalités de communication des renseignements. Les personnes à qui le Ministre communique ces renseignements doivent en protéger le caractère confidentiel.

f. Examen du secteur

La LTC actuelle prévoit que le Ministre doit, *tous les ans* avant la fin du mois de mai, déposer au Parlement un rapport sur la situation des transports au Canada au cours de l'année écoulée. L'article 9 du projet de loi modifie l'article 52 de la LTC : il prévoit que le Ministre doit, *tous les deux ans*, au cours de l'année suivant la période de deux ans, remettre au Sénat et à la Chambre des communes un rapport qui rend brièvement compte de la situation des transports au Canada. Selon les fonctionnaires du Ministère, un cycle de deux ans permet de recueillir et d'analyser suffisamment de données pour rendre compte de changements importants. La disposition actuelle soulève un problème récurrent, parce qu'il n'y a pas suffisamment de données sur un cycle annuel.

g. Examen de la LTC

L'article 10 du projet de loi modifie l'article 53 de la LTC concernant l'examen obligatoire de celle-ci : il prévoit que le Ministre doit, au plus tard en 2010, charger une ou plusieurs personnes de procéder à l'examen de la LTC et de toute autre loi fédérale dont le Ministre est responsable concernant la réglementation économique d'un mode de transport ou d'activités de transport relevant de la responsabilité législative du Parlement. Les personnes chargées de l'examen doivent déterminer si le système législatif garantit aux Canadiens un système de transport conforme à la politique nationale énoncée à l'article 5 de la LTC. L'examen doit être terminé dans un délai de 18 mois. L'article 53 actuel dispose que l'examen doit être effectué au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la LTC et qu'il doit être terminé dans un délai d'un an. Le Ministère est conscient du fait qu'un examen du fonctionnement de la LTC s'impose en permanence, mais considère qu'il faut vraisemblablement plus de quatre ans pour que les effets de changements de la structure et du rendement du secteur deviennent manifestes.

h. Examen des fusions et acquisitions

L'article 11 du projet de loi ajoute de nouveaux articles (53.1 à 53.6) à la LTC pour élargir la procédure d'examen de l'intérêt public dans les cas de fusion de compagnies aériennes (voir les art. 56.1 à 56.7 actuels) aux sociétés de transport fédérales (transport aérien,

ferroviaire et maritime, autocars, camions, aéroports, ports, etc.). Une fois terminées les enquêtes relatives à l'intérêt public et à la concurrence, le Ministre demandera au Cabinet de décider si la transaction prévue doit être approuvée avec ou sans conditions.

Le Ministère fait remarquer que le mécanisme d'examen proposé donnera lieu à une seule décision, de sorte que les parties n'auront pas à attendre deux décisions distinctes. Si le Ministre décide que la transaction proposée doit faire l'objet d'un examen de l'intérêt public, il doit charger une personne ou l'Office d'examiner les enjeux relatifs au transport national du point de vue de l'intérêt public. Parallèlement, le commissaire à la concurrence doit procéder à l'examen des enjeux relatifs à la concurrence. Le commissaire et le Ministre se concerteront au sujet du contenu des deux rapports.

2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 12 à 29)

a. Interprétation et application

L'article 12 du projet de loi modifie l'article 55 de la LTC, qui énonce les définitions applicables à la partie II de la LTC. Il ajoute une définition (« fournisseur de service intérieur ») pour expliquer les nouvelles dispositions ajoutées à la LTC pour créer une nouvelle catégorie de fournisseur de services. Un fournisseur de service intérieur se présente lui-même au public comme fournisseur de service de transport aérien intérieur, mais confie la tâche de faire effectivement fonctionner son service au titulaire d'une licence pour l'exploitation d'un service intérieur (ci-après, licence intérieure).

L'article 13 du projet de loi modifie l'article 56 de la LTC concernant la non-application de la partie II de la LTC. Tout fournisseur de service de transport aérien doit se conformer aux dispositions de la partie II relatives aux licences à moins qu'il en soit exonéré aux termes de l'article 56 ou qu'il ait obtenu une exemption officielle en vertu de l'article 80. Le paragraphe 56(1) actuel prévoit que la partie II ne s'applique pas aux aéronefs employés par les Forces armées canadiennes (FAC) ou par d'autres armées coopérant avec les FAC *et* qui arborent les insignes ou les marques des FAC ou de ces autres armées. Le projet de loi propose de modifier l'article 56 pour y supprimer l'exigence que l'aéronef arbore les insignes ou marques des FAC ou de toute autre armée coopérant avec elles. Selon des sources ministérielles, les aéronefs des FAC et d'autres armées sont déjà exemptés des dispositions de la partie II parce que leurs « services » ne sont pas accessibles au public. Elles font remarquer que la suppression de

l'exigence du port des insignes ou des marques des FAC ou d'armées coopérant avec elles a pour motif que les FAC et ces autres armées louent ou nolisent souvent leurs appareils et leurs équipages pour transporter des marchandises ou du personnel ou pour d'autres raisons. Ces appareils ne porteront généralement pas d'insignes militaires, mais le rôle militaire assumé par les FAC est tel qu'aucune réglementation externe des opérations aériennes exécutées en leur nom n'est souhaitable ou pratique.

Le nouveau paragraphe 56(3) sert à exempter de la partie II les services de transport aérien fournis à la demande d'un gouvernement dans une situation d'urgence déclarée par le gouvernement fédéral ou une administration provinciale ou municipale en vertu d'une loi fédérale ou provinciale. Des sources ministérielles font remarquer qu'il n'est ni pratique ni souhaitable, dans des situations d'urgence, d'imposer à ceux qui sont prêts à apporter une aide indispensable (et qui sont bien souvent de petits transporteurs) de posséder d'avance une licence ou de demander une exemption et d'attendre la décision du Ministère.

Pour éviter les abus à cet égard, une autre disposition, le paragraphe 56(4), a été ajoutée pour donner au Ministre le pouvoir d'interdire, par arrêté, à des fournisseurs de services de transport aérien de fonctionner aux termes d'exemptions prévues au nouveau paragraphe 56(3) ainsi que le pouvoir d'exiger la suspension des opérations d'un service de transport aérien si, selon lui, il y va de l'intérêt public.

Pour permettre au Ministre de mettre en œuvre sans délai un arrêté pris en vertu du nouveau paragraphe 56(4), une autre disposition, le paragraphe 56(5), a été ajoutée pour exempter l'arrêté de l'examen, de l'enregistrement et de la publication normalement exigibles en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires*.

b. Déplacement des dispositions relatives à l'examen des fusions et acquisitions de compagnies aériennes

L'article 14 du projet de loi abroge les articles 56.1 à 56.7 de la LTC concernant la procédure d'examen de l'intérêt public applicable aux fusions et acquisitions de compagnies aériennes : ces dispositions sont remplacées par les nouveaux articles 53.1 à 53.6, qui, comme nous l'avons dit, élargissent la procédure pour l'appliquer aux *autres* sociétés de transport sous réglementation fédérale.

c. Interdictions relatives aux opérations et services aériens

L'article 15 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition à la LTC, l'article 57.1, et modifie les articles 58 et 59 concernant les licences relatives aux services de transport aérien. Le nouvel article 57.1 prévoit que nul ne peut assumer le rôle de *fournisseur de service intérieur* à moins d'être titulaire de la licence exigible et d'être couvert par l'assurance-responsabilité prévue par la LTC. L'article 58 actuel – qui dispose qu'une licence délivrée en vertu de la partie II en vue de l'*exploitation d'un service aérien* est incessible – est modifié : il s'applique désormais à *toutes* les licences délivrées en vertu de la partie II, de sorte que la disposition s'applique aussi à la nouvelle catégorie de titulaires de licence que sont les fournisseurs de service intérieur.

L'article 59 de la LTC interdit la vente, directe ou indirecte, de services de transport aérien à moins que, lorsque la partie II l'exige, l'intéressé possède une licence visant ce service délivrée sous le régime de la partie II. La modification interdit également la vente de services de transport aérien lorsqu'une licence est suspendue.

La restriction porte sur les services intérieurs comme sur les services internationaux réguliers et non réguliers (nolisés).

d. Publicité relative aux tarifs de transport aérien

La protection des consommateurs est l'une des principales caractéristiques du projet de loi C-26. C'est ainsi que l'article 16 du projet de loi ajoute de nouvelles dispositions, les articles 60.1 à 60.4, concernant la publicité relative aux tarifs de service aérien. Le nouvel article 60.1 dispose qu'un titulaire de licence ou son représentant qui fait de la publicité pour un service de transport aérien au Canada ou en provenance du Canada, prix inclus, doit indiquer dans la même annonce le *montant total* que l'acheteur devra payer pour le service. Le nouvel article 60.2 prévoit qu'il n'est pas nécessaire d'inclure dans ce montant les droits ou frais perçus pour le compte d'une administration aéroportuaire s'ils sont indiqués à titre distinct et que leur montant ou leur ordre de grandeur est précisé dans l'annonce. De même, il n'est pas nécessaire d'inclure les droits exigibles en vertu de l'article 11 de la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien* ou les autres droits ou frais perçus par le titulaire de licence pour le compte d'un gouvernement si ces droits ou frais sont indiqués à titre distinct et si leur montant ou leur ordre de grandeur est précisé dans l'annonce. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire d'inclure les taxes fédérale et provinciale payables par l'acheteur (p. ex. TPS, TVH et TVP), à l'exception du droit prévu à l'article 11 de la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du*

transport aérien, si les taxes sont indiquées à titre distinct (leur montant n'a pas besoin d'être précisé) dans l'annonce. L'objet du nouvel article 60.1 est de protéger les voyageurs en garantissant que les prix qu'on leur fournit dans des annonces sont clairs, ne prêtent pas à confusion et reflètent le prix total qu'ils devront payer pour obtenir le service. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que les consommateurs pourront ainsi faire une estimation raisonnable du coût total du voyage à partir d'une annonce, comparer les annonces des différents transporteurs et éviter toute surprise lorsqu'ils apprendront le prix total de leur voyage au moment de l'achat.

Le nouvel article 60.2 interdit à un titulaire de licence ou à son représentant d'annoncer le prix d'un service de transport aérien si personne ne peut obtenir ce service à ce prix. Cette disposition vise à interdire la pratique qui consiste à annoncer des tarifs peu élevés qui, en fait, ne sont pas disponibles, par exemple en annonçant le tarif d'un trajet simple alors que ce tarif n'est disponible que si le client achète le billet de retour.

Le nouvel article 60.3 dispose que les titulaires de licence doivent inclure dans les contrats qu'ils concluent avec des grossistes, des voyagistes, des affréteurs ou d'autres personnes associées à la fourniture de services de transport aérien au public une exigence selon laquelle le grossiste, le voyagiste, l'affréteur, etc., respectera lui aussi les articles 60.1 et 60.2 de la LTC. Cet article vise à mettre tous les annonceurs de tarifs de transport aérien sur un pied d'égalité. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'obligation de respecter ces règles ne peut être imposée directement aux revendeurs, car ils ne relèvent pas de la sphère de compétence fédérale.

Le nouvel article 60.4 permet à l'Office, sur la recommandation du Ministre, d'adopter des règlements concernant l'annonce des tarifs de transport aérien au Canada et en provenance du Canada. S'il advenait donc qu'il faille clarifier les nouveaux articles 60.1 à 60.3, cela serait possible par réglementation.

e. Service intérieur

L'article 62 actuel permet au Ministre, s'il juge souhaitable dans l'intérêt public de délivrer une licence intérieure à un fournisseur qui n'est pas canadien, d'exempter, *par arrêté* et pour la durée de l'arrêté, ledit fournisseur des dispositions du sous-alinéa 61*a*)(i) exigeant qu'il soit de nationalité canadienne. L'article 18 du projet de loi modifie l'article 62 de la LTC en supprimant l'exigence de l'arrêté et permet d'accorder ainsi l'exemption rapidement en cas de besoin et d'éviter la longue procédure d'exemption par arrêté.

L'article 64 de la LTC a trait aux avis que doit diffuser le titulaire de licence désireux d'interrompre ou de réduire le service intérieur. L'article 19 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, le paragraphe 64(3.1), qui prévoit que la disposition ne s'applique pas aux titulaires responsables d'un service intérieur saisonnier par nature qui ne fonctionne que huit mois ou moins par an. La raison en est que les fournisseurs saisonniers offrent un service unique à une clientèle unique, généralement dans des zones éloignées, et que l'interruption de ce genre de service n'a pas sur une collectivité les mêmes répercussions que l'interruption d'un service régulier.

L'article 20 du projet de loi modifie le paragraphe 66(1) pour donner à l'Office la possibilité d'exercer, *de sa propre initiative*, son pouvoir à l'égard des tarifs voyageurs ou tarifs de fret ou des augmentations de tarifs voyageurs ou tarifs de fret qui sont *excessifs* sur des trajets où il n'y a qu'un seul fournisseur de service intérieur. Le paragraphe 66(2) est modifié lui aussi : l'Office a désormais la possibilité d'exercer, *de sa propre initiative*, son pouvoir à l'égard des *gammes de prix insuffisantes* en matière de tarifs voyageurs et de tarifs de fret sur des trajets où il n'y a qu'un seul fournisseur de service intérieur. Ces modifications, d'après les fonctionnaires du Ministère, tiennent au fait que les transporteurs, les agents de voyage et les voyageurs eux-mêmes ne sont guère enclins à adresser une plainte officielle à l'Office. Ils se contentent de fournir de l'information à l'Office, lequel est ensuite dans une position où il est au courant de la situation sans pourvoir agir. Habilité à agir de sa propre initiative par les paragraphes 66(1) et (2), l'Office sera en mesure de faire enquête et de prendre les mesures qui conviennent, que l'information ait été obtenue par le truchement d'une plainte en bonne et due forme ou autrement.

Le paragraphe 66(3) est modifié pour que l'Office, ayant conclu qu'il y a lieu d'agir en application des paragraphes 66(1) ou (2), puisse (et non « doive », comme c'est actuellement le cas) tenir compte des facteurs énumérés dans la disposition. D'autres critères sont ajoutés, et l'Office a désormais le pouvoir de tenir compte de *tout* renseignement ou facteur qu'il estime pertinent.

Le nouveau paragraphe 66(4.1) dispose que l'Office ne doit pas rendre d'ordonnance en vertu des paragraphes 66(1) ou (2) concernant un titulaire de licence qui est le seul fournisseur sur un trajet, si un autre service, qui n'est pas entre ces deux points, représente néanmoins une solution de rechange valable, compte tenu des facteurs énumérés dans la

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

disposition. Selon le Ministère, cette disposition incite l'Office à tenir compte du marché plutôt que des points de service proprement dits et à prendre une décision juste sur la question de savoir si le fournisseur en cause a effectivement le monopole du service.

Le paragraphe 66(6), qui donnait temporairement à l'Office le pouvoir de rendre une ordonnance de sa propre initiative en vertu des paragraphes 66(1) ou (2), est abrogé, et le renvoi à cette disposition est supprimé du paragraphe 66(7).

L'article 21 du projet de loi modifie l'article 67 de la LTC concernant la publication des tarifs. L'alinéa 67(1)*a*) est modifié : il dispose que le titulaire d'une licence intérieure doit afficher *bien en vue* dans ses bureaux un écriteau indiquant que ses tarifs de transport intérieur, *y compris les conditions de transport*, sont à la disposition du public, qui peut les consulter. Le titulaire est également tenu de permettre cette consultation. Le nouvel alinéa 67(1)*a*.1) prévoit que le titulaire doit publier les conditions de transport sur son site Web s'il vend son service intérieur au moyen de ce site. Ces modifications font en sorte que les conditions de transport, qui comportent des renseignements importants pour les voyageurs, sont accessibles dans les bureaux du titulaire et sur son site Web.

L'article 67.2 actuel prévoit que l'Office peut, sur réception d'une plainte écrite, conclure que les conditions de transport appliquées par le titulaire d'une licence intérieure à son service intérieur sont excessives ou indûment discriminatoires et suspendre ou annuler ces conditions pour y substituer d'autres conditions. L'article 22 du projet de loi modifie cet article pour permettre *aussi* à l'Office d'exercer, *de sa propre initiative*, le pouvoir de rendre une décision de ce genre. La logique est la même que pour les modifications apportées aux paragraphes 66(1) et (2) (voir ci-dessus).

L'article 68 actuel autorise les contrats confidentiels entre le titulaire d'une licence intérieure (un transporteur) et « une autre partie » concernant le service de transport aérien intérieur. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, si le contrat confidentiel a trait à des voyages accessibles au public, il peut jouer au détriment du consommateur. Ils donnent l'exemple d'un voyagiste qui conclut un contrat confidentiel avec une compagnie aérienne, mais qui vend des places sur les avions de cette compagnie à des voyageurs. Dans ce cas, les passagers peuvent estimer que non seulement les règles publiées ne s'appliquent pas à eux, mais aussi que, comme les stipulations du contrat sont confidentielles, ils ne sont pas en mesure de déterminer les conditions applicables à leur transport. C'est pour remédier à ce

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

problème que l'article 23 du projet de loi modifie le paragraphe 68(1) pour que les *conditions de transport* relatives aux contrats ci-dessus *ne puissent pas* rester confidentielles. Une nouvelle disposition, le paragraphe 68(1.1), prévoit une exception à cette règle lorsqu'un employeur est partie au contrat et que le contrat a trait aux déplacements de ses employés. Dans ce cas, l'employeur est au courant des conditions de transport, et c'est à lui qu'il incombe de décider s'il y a lieu ou non de communiquer cette information aux employés.

L'article 24 du projet de loi ajoute quatre nouvelles dispositions, les articles 68.1 à 68.4, concernant les licences de fournisseur de service intérieur. Le nouvel article 68.1 dispose que l'Office doit délivrer une licence de fournisseur de service intérieur à un requérant pourvu que celui-ci fasse la preuve qu'il est canadien, qu'il est en possession d'un contrat remplissant les conditions requises avec un titulaire de licence intérieure concernant le service qui sera fourni dans le cadre de la licence demandée, qu'il remplit les conditions requises en matière de financement et d'assurance-responsabilité et qu'il a l'intention de se présenter au public comme fournisseur du service en question. L'Office doit également être convaincu que le requérant n'a pas enfreint l'article 59 au titre d'un service intérieur au cours des 12 derniers mois. L'article 59 interdit la vente de service de transport aérien à moins que le transporteur ait obtenu une licence.

L'objet de la disposition ci-dessus est d'autoriser une nouvelle catégorie de titulaires d'une licence de fournisseur de service intérieur (définie à l'art. 55) qui se présentent au public comme fournisseurs d'un service aérien intérieur, mais qui, en réalité, sous-traitent l'exploitation du service proprement dit au titulaire d'une licence intérieure. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'Office a récemment eu connaissance d'un certain nombre de cas où des entités (p. ex. des administrations aéroportuaires) concluent ce genre de contrat. Dans ce cas, la partie qui se présente comme le fournisseur du service ne possède pas le document d'aviation canadien qui lui permettrait d'obtenir une licence intérieure. En réalité, c'est l'exploitant de l'avion auquel le fournisseur de service intérieur sous-traite l'exploitation effective du service qui possède ce document. Les fonctionnaires font remarquer que cette nouvelle catégorie fournit à l'Office un moyen plus transparent de reconnaître ces types d'entente. Pour protéger les intérêts des voyageurs, le fournisseur de service intérieur est tenu d'être couvert par une assurance suffisante et de se conformer aux normes financières requises.

Le nouvel article 68.2 permet au Ministre, s'il le juge utile ou souhaitable dans l'intérêt public, d'exempter le titulaire d'un permis de fournisseur de service intérieur de la

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

condition relative à la nationalité canadienne. Cette possibilité est du même ordre que celle qui est prévue à l'article 62 pour les titulaires d'une licence intérieure.

Selon le nouvel article 68.3, l'Office doit suspendre ou annuler la licence d'un titulaire si celui-ci cesse de remplir l'une ou l'autre des conditions énoncées à l'article 68.1.

Le nouvel article 68.4 prévoit que les paragraphes 63(2) et (3) et les articles 64 à 68 s'appliquent aux titulaires de licences de fournisseur de service intérieur, de sorte que ces titulaires sont assujettis aux mêmes exigences que les titulaires de licences intérieures en vertu de la partie II de la LTC.

f. Licence pour l'exploitation d'un service international non régulier

L'article 73 actuel énonce les conditions que doit remplir un requérant pour obtenir de l'Office l'autorisation d'exploiter un service international non régulier. Les nouveaux paragraphes 73(1.1) et (2.1) prévus à l'article 25 du projet de loi donnent à l'Office le pouvoir de refuser de délivrer une licence pour l'exploitation d'un service international non régulier à un requérant canadien ou non canadien si, de l'avis de l'Office, il est dans l'intérêt public de prendre cette décision. Ce pouvoir est assujetti à toute directive ministérielle diffusée aux termes de l'article 76. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'Office a parfois estimé qu'il n'était pas en mesure de tenir compte de certains facteurs, comme la politique étrangère ou la sécurité nationale, qu'il aurait légitimement dû pouvoir examiner pour décider s'il y avait lieu ou non d'accorder une licence d'exploitation pour un service international non régulier. Ce manque de latitude, ajoutent-ils, ne permet pas à l'Office de tenir compte des sensibilités internationales. Ils rappellent que le seul moyen par lequel l'Office peut le faire est d'obtenir des instructions du Ministre aux termes de l'article 76, lequel dispose qu'il faut également obtenir l'accord du ministre des Affaires étrangères. Les fonctionnaires estiment que cet unique mode d'examen de l'intérêt public limite le pouvoir de l'Office et impose un fardeau inutile aux ministres.

g. Délivrance de permis d'affrètements internationaux

L'exploitant d'un service international non régulier doit être en possession d'une licence aux termes de l'article 73 pour ce service et d'un permis pour chaque programme de d'affrètement qu'il exploite. L'article 26 du projet de loi ajoute deux nouvelles dispositions à la LTC, les articles 75.1 et 75.2, qui ont trait à la délivrance de permis d'affrètements internationaux. Le nouvel article 75.1 prévoit que la délivrance, la modification ou l'annulation d'un permis d'affrètement international *doivent* être conforme aux règlements pris en application

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

de l'alinéa 86(1)*e*). Le nouvel article 75.2 donne à l'Office le pouvoir de refuser de délivrer un permis s'il estime qu'il y va de l'intérêt public. Ce pouvoir est assujetti à toute instruction donnée par le Ministre à l'Office en vertu de l'article 76. La logique de cette modification est la même que celle des changements proposés à l'article 73.

h. Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien

L'article 27 modifie le paragraphe 85.1(1) relatif à la désignation du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien (CPTA). Cette modification a pour but de permettre au Ministre de confier à un membre (permanent ou temporaire) de l'Office le soin d'assumer les fonctions de CPTA. À l'heure actuelle, le Ministre *doit* désigner un membre *temporaire*. L'article 9 de la LTC dispose qu'un membre temporaire ne peut rester en fonction plus de deux années consécutives. La modification permet au CPTA de prolonger un travail valable et d'acquérir de l'expérience.

i. Accords

L'article 28 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 85.2, à la LTC. Le nouveau paragraphe 85.2(1) prévoit que l'Office peut, dans les circonstances prévues dans la disposition en question, ordonner au titulaire d'une licence intérieure ou d'une licence de fournisseur de service intérieur de conclure un accord avec un autre titulaire de licence intérieure ou de licence de fournisseur de service intérieur : pour avoir accès à son programme de fidélisation s'il en a un; pour que les deux titulaires de licences offrent des services intérieurs sur un trajet continu; pour que les deux titulaires offrent, sur un trajet continu, des tarifs communs applicables aux services intérieurs; pour que les recettes tirées des tarifs communs applicables aux services intérieurs sur un trajet continu soient réparties entre les deux titulaires de licence. Les fonctionnaires du Ministère décrivent les accords relatifs à ces trois derniers objets comme des « accords inter-compagnies », des « accords de tarif pluritransporteur » et des « accords de proportionnalité ».

Le nouveau paragraphe 85.2(2) prévoit que l'Office peut rendre une ordonnance en vertu du paragraphe 85.2(1) à condition seulement que, après consultation du commissaire à la concurrence, il soit d'avis que l'absence d'accord amoindrirait considérablement la

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

concurrence et qu'il conclue que l'accord n'entraînera pas de difficultés financières pour le titulaire de licence assujetti à l'ordonnance.

Le paragraphe 85.2(3) dispose que, pour déterminer si l'accord peut entraîner des difficultés financières, l'Office doit se demander si le titulaire auquel l'accord sera imposé est déjà lié par des accords inter-compagnies, de tarif pluritransporteur ou de proportionnalité avec un autre titulaire de licence intérieure ou de licence de fournisseur de service intérieur.

Selon le nouveau paragraphe 85.2(4), si l'Office rend une ordonnance imposant un accord, mais que les titulaires de licence ne parviennent pas à s'entendre sur les conditions de l'accord, il peut, à la demande de l'une ou l'autre partie, imposer des « conditions commerciales qu'il estime raisonnables », notamment relativement à la durée de l'accord. L'Office peut préciser le délai dans lequel l'accord doit être conclu. Le titulaire de licence qui demande l'accord peut refuser de le conclure s'il n'accepte pas les conditions proposées par l'Office.

Le nouveau paragraphe 85.2(5) donne à l'Office, sur recommandation du Ministre, le pouvoir de préciser par règlement les facteurs dont il pourra tenir compte dans la détermination de ce qui constitue une « condition commerciale raisonnable » et une « source de contraintes financières » pour l'application de cette disposition.

Pour justifier le nouvel article 85.2, les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, si le marché intérieur évolue (Air Canada occupe actuellement environ 67 p. 100 du marché), l'accès à un réseau national ou régional, tout comme l'accès à un important programme de fidélisation, reste crucial pour les chances de succès d'un transporteur indépendant. Ils ajoutent que les modifications proposées énoncent des conditions d'accès sans date d'expiration et prévoient la possibilité de tenir compte de l'évolution, prévisible et imprévisible, du marché. C'est pourquoi ces dispositions sont applicables à tous les transporteurs selon les circonstances, et non seulement à Air Canada. Les fonctionnaires rappellent que l'Office sera en mesure d'évaluer chaque demande à titre distinct du point de vue des avantages pour la concurrence et des difficultés financières éventuelles pour le titulaire de licence auquel on demande de conclure un accord.

j. Dispositions transitoires

Les paragraphes 28(2) et (3) sont des dispositions transitoires concernant le nouvel article 85.2. Le paragraphe 28(2) dispose que les engagements pris actuellement par Air

Canada devant le commissaire à la concurrence concernant le programme Aéroplan cesseront d'être valides dès l'entrée en vigueur du nouvel alinéa 85.2(1)*a*). L'objet de la disposition transitoire est, selon les fonctionnaires du Ministère, d'éviter chevauchement et confusion entre la nouvelle disposition et les garanties données par Air Canada au commissaire à la concurrence.

Le paragraphe 28(3) prévoit que les garanties données par Air Canada au commissaire à la concurrence concernant les accords inter-compagnies, de tarif pluritransporteur et de proportionnalité ne seront plus valides dès l'entrée en vigueur des alinéas 85.2(1)*b*) à *d*). La logique de ces dispositions est la même que celle qui s'applique au paragraphe 28(2).

k. Réglementation

L'article 29 modifie le paragraphe 86(1), qui a trait au pouvoir de réglementation de l'Office relativement à la gestion du système d'attribution de licences relatives aux services aériens. Le nouvel alinéa 86(1)*d*.1) donne à l'Office le pouvoir d'adopter un règlement concernant les conditions d'un contrat conclu entre un fournisseur de service intérieur et un titulaire de licence intérieure pour offrir un service intérieur. Par ailleurs, le nouveau sous-alinéa 86(1)*h*)(iv) permet à l'Office d'adopter un règlement exigeant qu'un titulaire de licence affiche les conditions de transport de son service international sur son site Web si celui-ci sert à vendre ce service. L'alinéa 86(1)*j*) est clarifié dans la version anglaise par remplacement de « persons in conjunction with whom air services are provided » par « persons associated with the provision of air services to the public ». La nouvelle disposition inclut, pour plus de clarté, les *grossistes en voyage* parmi les exemples de personnes de ce genre, aux côtés des voyagistes et des affréteurs.

3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 30 à 54)

a. Définitions

L'article 30 du projet de loi modifie l'article 87 de la LTC, qui définit les divers termes employés dans la partie III de la LTC. Le projet de loi ajoute la définition de « région métropolitaine », entendue comme région classée comme région métropolitaine de recensement par Statistique Canada au cours du dernier recensement. Cette définition permet de délimiter les zones géographiques pour lesquelles des lignes de chemin de fer, des voies d'évitement et des

épis doivent être fournis aux gouvernements et aux administrations de transport urbain conformément aux articles 145 et 146.2 de la LTC.

Le projet de loi ajoute la définition de « société de transport publique », entendue comme étant VIA Rail Canada Inc., un fournisseur de services de transport par rail de passagers désigné par le Ministre ou une administration de transport de banlieue.

Enfin, le projet de loi ajoute la définition de « administration de transport de banlieue », entendue comme entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale ou lui appartient et qui fournit des services publics de transport de passagers dans une région métropolitaine. Cette définition permet de préciser les entités qui ont le droit de recevoir une offre d'achat de surplus de lignes de chemin de fer, de voies d'évitement ou d'épis dans les régions métropolitaines conformément aux procédures énoncées dans la partie III de la LTC.

b. Bruit du transport ferroviaire

La loi actuelle ne prévoit pas de procédure d'examen pour les plaintes relatives au bruit du transport ferroviaire (ces plaintes sont généralement suscitées par des manœuvres de wagons). L'article 31 propose donc d'ajouter de nouvelles dispositions, les articles 95.1 à 95.4, pour donner à l'Office le pouvoir de régler les plaintes relatives au bruit du transport ferroviaire dans le cadre de la construction ou du fonctionnement de lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale.

Le nouvel article 95.1 prévoit qu'une société ferroviaire doit s'assurer que la construction ou l'exploitation d'une ligne de chemin de fer produise le moins de bruit possible, compte tenu de ses obligations législatives, de ses exigences opérationnelles et du lieu où ces activités ont lieu.

Le nouvel article 95.2 prévoit que l'Office peut, après concertation avec les parties intéressées, produire et publier des lignes directrices concernant les éléments dont il tiendra compte pour déterminer si une société ferroviaire respecte l'article 95.1 et le mode de résolution commune des plaintes relatives au bruit. Ces lignes directrices informeront les collectivités et les sociétés ferroviaires des facteurs dont l'Office tiendra compte pour régler les plaintes relatives au bruit.

Le nouvel article 95.3 dispose que l'Office, sur réception d'une plainte, peut ordonner à une société ferroviaire de prendre les mesures qu'il juge raisonnables pour que la construction ou l'exploitation de la ligne de chemin de fer produise le moins de bruit possible, compte tenu des facteurs mentionnés à l'article 95.1. Si l'Office a publié des lignes directrices en vertu de l'article 95.2, il doit vérifier si les mesures de collaboration énoncées dans les lignes directrices ont été épuisées avant de procéder à une enquête ou d'organiser une audience. Cette disposition vise à encourager la résolution des différends sans faire intervenir la réglementation et à réduire le plus possible l'objet du litige avant que l'Office s'en mêle.

Les dispositions relatives au bruit s'appliquent également, avec les modifications exigées par la situation, aux sociétés de transport publiques comme VIA Rail (nouvel art. 95.4).

c. Opérations financières des sociétés ferroviaires

Les articles 32 à 35 remplacent généralement une grande partie des articles 104 à 106 par des dispositions modifiées applicables aux opérations financières des sociétés ferroviaires. Le nouvel article 104 précise les types d'instruments financiers qui doivent être déposés au bureau du Registraire général du Canada ou à tout autre endroit que le gouverneur en conseil déterminera par décret. Selon des sources au ministère fédéral des Transports, la modernisation de la terminologie vise à refléter les pratiques actuelles du secteur concernant les opérations et les instruments financiers relatifs à l'équipement ferroviaire. Le nouvel article 105 permet de déposer les documents attestant des opérations comme les hypothèques, les baux, etc. prévus par la disposition au bureau du Registraire général du Canada ou à tout autre endroit que le gouverneur en conseil déterminera par décret. Le nouvel article 105.1 autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements à ces divers égards.

Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que les paragraphes 106(5) et (6) sont remplacés par des dispositions qui ajoutent une nouvelle condition selon laquelle une ordonnance de la Cour fédérale n'entame pas le droit des créanciers de prendre possession du matériel roulant d'une société ferroviaire. Ils ajoutent que cette modification règle une lacune créée par l'interprétation d'une disposition législative américaine analogue par un tribunal américain.

d. Mode d'entérinement

L'article 36 du projet de loi modifie l'article 108 de la LTC concernant la demande adressée à la Cour fédérale par les administrateurs d'une société ferroviaire insolvable

pour obtenir confirmation d'un mode d'entérinement entre la société et ses créanciers. Les paragraphes 108(2) et (5) sont abrogés, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de publier dans la *Gazette du Canada* l'avis de demande et l'avis de confirmation et d'enregistrement du mode d'entérinement. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que cette disposition s'aligne sur les pratiques actuelles des registraires provinciaux et américains.

e. Prix de raccordement concurrentiels

L'article 37 du projet de loi modifie l'article 111 de la LTC, qui définit certains termes pour l'application de la section IV intitulée « Prix, tarifs et services » (art. 111 à 139) de la partie III (transport ferroviaire). La définition de « prix de ligne concurrentiel » est abrogée et remplacée par celle de « prix de raccordement concurrentiel ». La définition de « transporteur de liaison » est également remplacée. Un « prix de raccordement concurrentiel » s'entend du prix établi par l'Office au titre d'une demande présentée en vertu de l'article 131 de la LTC. Un « transporteur de liaison » est une société ferroviaire, autre qu'un transporteur local, qui effectue du transport à destination ou à partir d'un lieu de correspondance sur une partie d'un parcours continu. La définition n'exige plus qu'il y ait accord entre l'expéditeur et le transporteur de liaison sur le trajet. La définition actuelle de « lieu de correspondance » reste telle quelle : c'est le lieu où la ligne d'une compagnie de chemin de fer est raccordée avec celle d'une autre compagnie de chemin de fer et où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à livraison ou réception par cette autre compagnie.

L'alinéa 128(1)*b*) actuel autorise l'Office à adopter un règlement concernant le tarif *fixe* par wagon à facturer pour l'interconnexion. L'article 38 du projet de loi modifie cette disposition pour permettre à l'Office de prescrire le tarif *maximal* par wagon et non un tarif fixe, de sorte que les parties puissent convenir d'un tarif inférieur.

L'article 40 du projet de loi modifie l'article 129 de la LTC pour préciser les circonstances dans lesquelles un expéditeur peut demander à l'Office de fixer un prix de raccordement concurrentiel.

L'article 41 du projet de loi modifie l'article 130 de la LTC (concernant les tarifs) pour imposer au transporteur local l'obligation de fournir à l'expéditeur un tarif applicable au transport entre le lieu d'origine et le lieu de destination et entre un lieu d'origine ou de destination et le lieu de correspondance le plus proche avec un autre transporteur (c.-à-d. le lieu le plus rapproché où le transport peut être confié à un transporteur de liaison). Cette disposition a pour objet de permettre à l'Office de procéder à une évaluation en vertu du paragraphe 131(2).

L'article 42 du projet de loi remplace généralement les articles 131 à 133 de la LTC par les nouveaux articles 131 à 133.1. Le nouvel article 131 précise qu'un expéditeur peut demander à l'Office de régler l'une ou l'autre des questions suivantes sur lesquelles l'expéditeur et le transporteur local n'arrivent pas à s'entendre : le tarif applicable entre le lieu d'origine ou de destination (selon le cas) et le lieu de correspondance le plus proche avec un transporteur de liaison, la désignation du parcours continu, la désignation du lieu de correspondance le plus proche et la façon dont le transporteur local doit remplir ses obligations en matière de service. Avant que l'Office puisse examiner une demande, il doit déterminer si l'expéditeur n'a pas d'autres moyens efficaces, bien adaptés et concurrentiels de transporter ses biens et si le tarif fixé par le transporteur local pour le trajet entre le lieu d'origine et le lieu de destination est supérieur au 75^{e} percentile de recettes par tonne-kilomètre pour le même genre de service assuré par le transporteur local dans des conditions analogues. L'Office doit régler la question soulevée dans la demande dans les 45 jours suivant la réception de la demande. De plus, l'expéditeur n'a pas le droit de demander un arbitrage d'offre finale au titre d'un prix de raccordement concurrentiel fixé par l'Office (pendant qu'il est en vigueur) ou envisagé en vertu des dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel.

Le nouvel article 132 prévoit que l'Office ne peut pas fixer de prix de raccordement concurrentiel pour le transport de remorques ou de conteneurs sur wagons plats ou pour des chargements incomplets, à moins qu'ils arrivent à un port du Canada par voie maritime en vue du transport par rail ou par rail en vue du transport par eau. Cette même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(3) actuel). Par ailleurs, le nouvel article 133 dispose que le prix de raccordement concurrentiel ne peut être fixé pour la partie du transport qui dépasse 50 p. 100 du nombre total de kilomètres de trajet par rail ou au-delà de 1 200 kilomètres (le chiffre le plus élevé étant celui retenu). Cette même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(4) actuel).

Le nouvel article 133.1 prévoit que les prix de raccordement concurrentiels doivent se trouver entre le 75^{e} et le 90^{e} percentile de recettes par tonne-kilomètre pour le même genre de service assuré par le transporteur local dans des conditions analogues. Ces taux ne doivent pas être inférieurs aux coûts variables de transport déterminés par l'Office. Cette dernière disposition s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 133(4) actuel).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'article 43 du projet de loi ajoute deux nouvelles dispositions, les articles 135.1 et 135.2, à la LTC. Le nouvel article 135.1 dispose que l'information employée par l'Office pour fixer un prix de raccordement concurrentiel est confidentielle et qu'elle ne peut être divulguée au requérant. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que la raison de cette disposition est que l'Office aura notamment recours à des renseignements commerciaux secrets sur les autres opérations de la société ferroviaire.

Le nouvel article 135.2 prévoit que, lorsque le prix de raccordement concurrentiel a été fixé pour le trajet d'un expéditeur, aucun autre prix ne peut être fixé pour le même trajet pendant que le prix déjà fixé est en vigueur. Cette disposition garantit donc que, lorsqu'un prix de raccordement concurrentiel a été fixé pour un trajet, le requérant ne peut pas demander de nouveau cette mesure pendant que le prix est en vigueur.

L'article 44 du projet de loi modifie les paragraphes 136(1) et (4) en raison du remplacement de « prix de ligne concurrentiel » par « prix de raccordement concurrentiel ».

L'article 45 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 136.1, qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir de suspendre le fonctionnement des dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel s'il estime que la stabilité financière d'une société ferroviaire est gravement compromise pour cette raison.

f. Transfert et interruption de services ferroviaires

Le paragraphe 141(1) actuel de la LTC prévoit qu'une société ferroviaire doit dresser et actualiser un plan indiquant, pour chacune de ses lignes, si elle a l'intention de continuer à l'exploiter ou de prendre, dans les trois ans qui suivent, des mesures pour en interrompre l'exploitation. Le paragraphe 141(2) prévoit que la société ferroviaire doit mettre le plan à la disposition du public, pour que celui-ci puisse le consulter dans les bureaux désignés à cette fin par la société ferroviaire. L'article 46 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, le paragraphe 141(2.1), qui dispose qu'une société ferroviaire doit, dans les dix jours suivant la modification de son plan, en aviser le Ministre, l'Office, les gouvernements concernés et les administrations de transport de banlieue. Ainsi, les parties intéressées sont informées suffisamment à l'avance et ont la possibilité d'évaluer l'intérêt qu'elles auraient à acquérir une ligne sans prolonger la procédure d'interruption.

La LTC prévoit un certain nombre de mesures auxquelles les sociétés ferroviaires doivent se conformer avant d'interrompre l'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

L'article 47 du projet de loi modifie l'article 143 de la LTC : il dispose que l'annonce de vente ou de transfert d'une ligne de chemin de fer dont l'exploitation peut être poursuivie (c'est l'une des mesures en question) doit indiquer l'existence éventuelle d'un accord entre la société ferroviaire et une société de transport publique (p. ex. VIA Rail) concernant le transport de voyageurs sur la ligne. Cette disposition fait en sorte que l'acheteur éventuel sera au courant de l'existence d'obligations.

Les articles 48 et 49 abrogent l'actuel paragraphe 144(2) pour le remplacer par une nouvelle disposition, l'article 144.1, qui prévoit que, lorsqu'une société de transport publique exploite un service de voyageurs conformément à un accord avec une société ferroviaire sur une ligne de chemin de fer vendue, louée ou transférée, le cessionnaire assume à l'égard de la société de transport publique pour la durée de l'accord les droits et obligations de la société qui transfère la ligne de chemin de fer. Lorsque les droits et obligations d'une société ferroviaire aux termes d'un accord avec VIA Rail sont transférés à une autre entité en vertu de la disposition ci-dessus, la partie de la ligne de chemin de fer à laquelle l'accord s'applique est déclarée être un ouvrage à l'avantage général du Canada. La déclaration cesse d'être en vigueur dès que VIA Rail cesse d'exploiter un service de voyageurs sur la partie de la ligne de chemin de fer à laquelle s'applique la déclaration ou si l'exploitation de la ligne de chemin de fer est interrompue.

Ces mesures garantissent la continuité des accords de services de voyageurs lorsque des lignes de chemin de fer sont vendues ou transférées. Par ailleurs, la disposition concernant VIA Rail fait en sorte que cette société continuera d'avoir accès aux lignes de chemin de fer transférées sur lesquelles fonctionnent ses services et qu'elle pourra se prévaloir du nouveau recours (résolution de conflits) à la disposition des sociétés de transport publiques aux termes des nouveaux articles 152.1 à 152.3.

L'article 50 du projet de loi modifie l'article 145 de la LTC : une société ferroviaire qui propose de vendre ou de transférer une ligne de chemin de fer dans le cadre de la procédure d'interruption de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer doit l'offrir aux gouvernements fédéral et provincial, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales sur les territoires desquels passe la ligne en question. Cette modification permet d'inclure les administrations de transport de banlieue dans la série des offres obligatoires aux pouvoirs publics dans les circonstances énoncées dans cette disposition.

L'article 51 du projet de loi remplace les articles 146 et 146.1 de la LTC par les nouveaux articles 146 et 146.1 à 146.4. Le nouvel article 146 précise que, lorsqu'une société ferroviaire a respecté la procédure énoncée aux articles 143 à 145 de la LTC, mais qu'aucun accord de vente, de location ou de transfert n'est conclu dans le cadre de cette procédure, et une fois que la société a informé l'Office de l'interruption de l'exploitation de la ligne, elle est relevée de toute obligation aux termes de la LTC en ce qui concerne l'exploitation de la ligne et des opérations des sociétés de transport publiques. De plus, lorsqu'une ligne de chemin de fer revient à la société ferroviaire au terme d'un accord de location ou de transfert, la société ferroviaire doit, dans les 60 jours suivant la réversion, reprendre ses opérations sur la ligne ou suivre la procédure énoncée aux articles 143 à 145.

Le nouvel article 146.1 fait en sorte que, lorsqu'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I est loué, puis ultérieurement rendu à une société ferroviaire, celle-ci doit suivre la procédure d'interruption de l'exploitation énoncée aux articles 143 à 145, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'acquérir l'embranchement avant l'interruption de service. Si le service est interrompu, la société ferroviaire doit indemniser la municipalité ou la circonscription dans laquelle l'embranchement se trouve sous la forme de trois versements annuels de 10 000 $ pour chaque mille de ligne sur le territoire de la municipalité ou de la circonscription.

Le nouvel article 146.2 dispose que les sociétés ferroviaires doivent dresser et actualiser une liste « des voies d'évitement et des épis » (segments de lignes) qu'elles ont l'intention de démonter dans les régions métropolitaines. Elles doivent publier cette liste sur leur site Web et en informer certaines parties dans les dix jours. Elles ne sont pas autorisées à prendre des mesures pour démonter une voie d'évitement ou un épi avant que 12 mois se soient écoulés à partir du moment où la voie d'évitement ou l'épi en question a été inscrit sur la liste. Avant de démonter une voie d'évitement ou un épi, une société ferroviaire doit les offrir aux gouvernements, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales pour un montant ne dépassant pas leur valeur nette de récupération (VNR). La procédure est analogue à celle que prévoient les nouveaux articles 145 et 146, selon lesquels des lignes de chemin de fer sont offertes aux gouvernements, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Le nouvel article 146.3 permet à une partie à qui une ligne de chemin de fer est offerte conformément à l'article 145 ou à qui une voie d'évitement ou un épi est offert conformément à l'article 146.2 de demander à l'Office de déterminer la VNR, et ce, en tout temps avant l'expiration du délai dont elle dispose pour accepter l'offre. Le requérant doit rembourser l'Office des frais associés à sa demande. Selon les dispositions actuelles, une partie doit accepter l'offre de vente de la société ferroviaire avant que l'Office détermine la VNR. La possibilité d'obtenir le montant de la VNR avant de faire une offre facilite le processus décisionnel du gouvernement, de l'administration de transport de banlieue ou de l'administration municipale qui envisage d'acquérir la ligne, la voie d'évitement ou l'épi.

Le nouvel article 146.4 dispose que les nouveaux articles 146.2 et 146.3 s'appliquent, avec les modifications qu'impose la situation, aux gares de voyageurs du Canada qu'une société ferroviaire a l'intention de vendre, de louer, de transférer ou de démanteler. Autrement dit, les sociétés ferroviaires doivent offrir les gares de voyageurs qu'elles ont l'intention de vendre, de louer ou de démanteler aux gouvernements, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales selon une procédure analogue à celle qui s'applique aux voies d'évitement et aux épis.

g. Liste des voies d'évitement disponibles

L'article 52 du projet de loi introduit une nouvelle disposition, l'article 151.1, qui prévoit que les sociétés ferroviaires doivent afficher sur leur site Web une liste des voies d'évitement (dans la région de l'Ouest) où des wagons peuvent être chargés par des producteurs de céréales. Les sociétés ferroviaires doivent donner un préavis de 60 jours avant de cesser l'exploitation de ces voies d'évitement. Cette disposition donne aux agriculteurs le temps de prendre d'autres mesures ou de s'entendre avec les sociétés ferroviaires pour maintenir l'exploitation de ces voies d'évitement.

h. Sociétés de transport publiques

L'article 53 du projet de loi ajoute de nouvelles dispositions, les articles 152.1 à 152.4, qui ont trait aux sociétés de transport publiques. Le nouvel article 152.1 précise que, lorsqu'une société de transport publique et une société ferroviaire n'arrivent pas à s'entendre sur un tarif, une condition ou une modalité applicable à l'exploitation d'un service voyageurs sur les

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

installations de la société ferroviaire, la société de transport publique peut, après avoir fait des efforts raisonnables pour régler la question, demander à l'Office de trancher. L'Office peut aussi être invité par la société de transport publique ou par la société ferroviaire à intervenir si, après avoir fait des efforts raisonnables pour trouver une solution, l'une et l'autre ne parviennent pas à s'entendre sur l'application d'une décision antérieure de l'Office. Cette procédure remplace l'arbitrage de l'offre finale actuellement offert aux sociétés de transport publiques à l'article 160.

Le nouvel article 152.2 prévoit que, lorsque, suivant une demande adressée en vertu de l'article 152.1, l'Office fixe le montant à payer par la société de transport publique pour l'utilisation des installations ou des services de la société ferroviaire, il doit tenir compte, entre autres, de certains facteurs énoncés dans la disposition.

Le nouvel article 152.3 prévoit que les décisions de l'Office concernant les différends entre la société de transport publique et la société ferroviaire (si la demande a été adressée par la société de transport publique en vertu de l'art. 152.1) lieront les parties pour une période de cinq ans ou pour toute autre période convenue par les parties et précisée dans la décision.

Pour plus de transparence et dans l'intérêt public, le nouvel article 152.4 dispose que les futurs contrats conclus entre des sociétés ferroviaires et des sociétés de transport publiques devront être mis à la disposition de quiconque en fait la demande. Cette obligation s'applique également aux contrats actuels, sauf lorsque l'Office, à la demande de l'une des parties au contrat, décide, s'il le juge utile, d'exclure un contrat ou une partie d'un contrat au motif que la divulgation de leur contenu serait susceptible de faire du tort au requérant.

i. Agents de police des chemins de fer

L'article 54 du projet de loi abroge l'article 158 de la LTC concernant le pouvoir de nommer des agents de police. La raison en est que ce pouvoir est transféré à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (voir l'art. 66 du projet de loi).

4. Partie IV de la LTC – Arbitrage de l'offre finale (art. 55 à 58)

L'arbitrage de l'offre finale est une procédure généralement à la disposition de l'expéditeur insatisfait des tarifs ou des conditions de service proposés par une société

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

ferroviaire. Cette procédure suppose l'intervention d'un arbitre indépendant, chargé d'examiner les offres finales de l'expéditeur et de la société ferroviaire et de choisir l'une ou l'autre.

a. Exemption de l'arbitrage de l'offre finale

L'article 55 du projet de loi modifie l'article 160 de la LTC pour préciser qu'une société de transport publique ne peut pas demander d'arbitrage de l'offre finale pour régler un différend avec une société ferroviaire. La raison en est qu'un nouveau mécanisme de règlement est prévu aux articles 152.1 à 152.4 pour régler les litiges entre une société de transport publique et une société ferroviaire. Ces articles prévoient l'intervention de l'Office.

b. Demande d'arbitrage de l'offre finale

L'article 56 du projet de loi modifie le paragraphe 161(1) de la LTC pour préciser que l'arbitrage de l'offre finale s'applique également aux frais, aux tarifs ou aux conditions applicables à tout *service connexe*.

c. Considérations relatives à l'arbitrage

L'article 57 du projet de loi modifie l'article 164.1 de la LTC pour que la condition énoncée au paragraphe 164(2) selon laquelle l'arbitre doit déterminer si l'expéditeur dispose d'autres moyens efficaces, bien adaptés et concurrentiels de transporter ses marchandises s'applique également lorsque le différend porte sur des questions concernant des frais de fret inférieurs à 750 000 $. Cette modification vise à régler une anomalie dans la LTC actuelle, aux termes de laquelle l'arbitre doit déterminer si l'expéditeur dispose d'autres moyens efficaces, bien adaptés et concurrentiels de transporter ses marchandises lorsque le différend porte sur des questions concernant des frais de fret de plus de 750 000 $, mais qu'il n'a pas d'obligation analogue lorsque le montant est inférieur à 750 000 $. Cette obligation s'applique désormais dans tous les cas.

d. Offre commune de plusieurs expéditeurs

L'article 58 du projet de loi ajoute de nouvelles dispositions, les articles 169.1 et 169.2, à la LTC. Le nouvel article 169.1 prévoit que deux ou plusieurs expéditeurs peuvent s'associer et soumettre une offre commune à l'arbitrage en ce qui concerne des tarifs, des frais

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

ou des conditions lorsque la question soumise à l'arbitrage de l'Office est commune à tous les expéditeurs. Dans ce cas, l'arbitre peut prolonger d'un maximum de 60 jours le délai dans lequel il doit rendre sa décision. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, en permettant à plusieurs expéditeurs de s'associer, on permet à un groupe dont la plainte est commune de demander réparation à des titres qui peuvent être anodins pour un seul expéditeur, mais qui peuvent avoir un effet cumulatif important pour plusieurs expéditeurs. Ils ajoutent que cette disposition permettra de réduire les frais engagés par les expéditeurs pour présenter leurs offres à l'égard, par exemple, des frais de surestaries (frais de retard) ou du nettoyage des wagons, car les frais sont élevés pour un seul expéditeur demandant réparation pour ce genre de petite transaction.

e. Offres d'autres personnes

Le nouvel article 169.2 prévoit que les articles 161 à 169 s'appliquent à toute personne (ou groupe de personnes demandant une réparation commune), autre que l'expéditeur, à qui s'appliquent des prix ou des frais exigés ou proposés par un transporteur pour le transport de marchandises ou pour des services connexes, ou des conditions imposées à leur égard. Cette disposition permet donc à toute partie assujettie à un barème tarifaire, par exemple un exploitant de terminal, de demander l'arbitrage d'une offre finale.

5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience

Le projet de loi C-26 ne propose pas de modification à la partie V de la LTC.

6. Partie V.1 de la LTC – Ponts et tunnels internationaux (art. 59)

L'article 59 du projet de loi ajoute une *nouvelle* partie à la LTC, la partie V.1 : elle comprend les articles 172.1 à 172.7, qui ont trait au pouvoir d'approuver la construction ou la modification de ponts et de tunnels internationaux.

La construction et la modification de ponts et de tunnels internationaux sont des questions qui relèvent de la sphère de compétence fédérale aux termes de l'alinéa 92(10)*a*) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, à l'heure actuelle, en l'absence de mécanisme général dans le droit canadien à cet égard, la construction et

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

la modification de ponts et des tunnels internationaux sont abordées au cas par cas, sans perspective ni mécanisme d'approbation uniformes.

Le nouvel article 172.1 définit les termes « pont ou tunnel international » et « modification » pour les besoins de la nouvelle partie V.1 de la LTC. Un « pont ou tunnel international » est un pont ou un tunnel ou toute partie de l'un ou l'autre qui relie un endroit du Canada à un endroit situé hors du Canada.

Par « modification », la LTC entend notamment la conversion, l'agrandissement et le changement d'utilisation d'un pont ou d'un tunnel international. La définition exclut l'exploitation et l'entretien.

Le nouvel article 172.2 prévoit que la partie V.1 ne porte pas atteinte à l'application d'autres lois fédérales, notamment celles qui exigent l'obtention d'autorisations à l'égard d'un pont ou d'un tunnel international. Autrement dit, des lois comme la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, qui peuvent toucher la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international, continuent de s'appliquer.

Le nouvel article 172.3 exige l'autorisation du gouverneur en conseil pour la construction d'un pont ou d'un tunnel international.

Le nouvel article 172.4 prévoit que le promoteur de la construction ou de la modification d'un pont ou d'un tunnel international doit en faire la demande au Ministre et obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. Le requérant doit fournir au Ministre les plans, les devis, les études, les méthodes et toute autre information, notamment au sujet du financement du projet ou de son exploitation, que le Ministre pourra lui demander ou que la réglementation lui impose de produire. Selon le Ministère, cette disposition vise à ce que le Ministre soit convaincu que le projet de construction ou de modification fait l'objet d'une diligence raisonnable et qu'il est financièrement viable.

Le nouvel article 172.5 autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, à approuver de tels projets aux conditions qu'il estime indiquées. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler ces conditions. Toute partie assujettie à ces conditions est tenue de s'y conformer.

Le nouvel article 172.6 permet au Ministre, entre autres, d'ordonner la destruction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel construit ou modifié sans l'approbation du gouverneur en conseil.

Le nouvel article 172.7 énonce les infractions et les peines associées au non-respect des dispositions de la partie V.1.

7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 60 à 64)

Les articles 60 à 64 du projet de loi modifient les dispositions de la LTC relatives aux sanctions administratives pécuniaires.

L'article 60 du projet de loi modifie l'article 177 de la LTC pour permettre au Ministre de désigner toute disposition de l'article 51 (confidentialité de l'information sur les transports fournie au Ministre en vertu de la LTC) ou d'un règlement adopté en vertu des articles 50 ou 51 comme des dispositions susceptibles d'exécution par voie de sanctions administratives pécuniaires. Les articles 61 à 63 du projet de loi modifient les articles 178 à 180 de la LTC en fonction de la modification apportée à l'article 177. L'article 64 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 180.1, qui permet au Ministre de déléguer la fonction d'exécution des dispositions ci-dessus à l'Office. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'exécution par voie de sanctions administratives pécuniaires est jugée plus efficace que la déclaration de culpabilité par procédure sommaire, quoiqu'il reste possible de procéder par cette voie en vertu des articles 173 à 176.

8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc.

Le projet de loi C-26 ne propose pas de modification à la partie VII de la LTC.

C. Partie 2 du projet de loi C-26 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 66)

L'article 66 du projet de loi propose d'ajouter une nouvelle partie à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* : il s'agit de la partie IV.1, intitulée « Agents de police », qui comprend les nouveaux articles 44 et 44.1. Les dispositions relatives à la nomination d'agents de police des chemins de fer actuellement contenues passent de l'article 158 de la partie III de la LTC au

nouvel article 44 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Selon les fonctionnaires du Ministère, les dispositions visées s'inscrivent plus justement dans la loi relative à la sécurité ferroviaire, qui régit la sécurité et la protection des opérations ferroviaires.

L'article 66 du projet de loi ajoute une disposition entièrement nouvelle, le nouvel article 44.1, qui impose à toutes les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale de créer des procédures de règlement des plaintes contre des agents de police des chemins de fer, de charger une ou plusieurs personnes de mettre en œuvre ces procédures et de charger une ou plusieurs personnes de recevoir et de régler les plaintes. Par ailleurs, la société ferroviaire doit remettre au Ministre un exemplaire de ses procédures à cet égard et mettre en œuvre les recommandations du Ministre, y compris celles sur la façon dont ces procédures doivent être rendues publiques. Cette disposition fait qu'il existe un mécanisme d'examen indépendant pour traiter les plaintes contre des agents de police des chemins de fer.

D. Partie 3 du projet de loi C-26 – Nouvelle Loi sur Via Rail Canada (art. 67)

En 1977, VIA Rail a été constituée en société sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* sans loi distincte à son sujet. L'article 67 du projet de loi propose de promulguer une loi spéciale sur VIA Rail. La loi proposée comporte 20 articles.

L'article 1 de la nouvelle loi en donne le titre : Loi sur VIA Rail Canada (ci-après, la LVRC).

L'article 2 définit les termes pour l'application la LVRC. L'article 3 prévoit la prorogation, sous le régime de la LVRC, de la société VIA Rail Canada Inc., constituée le 12 janvier 1977 sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La Société portera désormais le nom de « VIA Rail Canada ».

L'article 4 de la LVRC dispose que celle-ci est réputée être la loi constitutive de la Société pour l'application de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (qui concerne les sociétés d'État). L'article 5 précise que, au moment de l'entrée en vigueur de l'article 3 de la LVRC, la *Loi canadienne sur les sociétés par action* cessera de s'appliquer à la Société : autrement dit, VIA Rail sera désormais régie par la LVRC.

L'article 6 de la LVRC prévoit que les actions de VIA Rail Canada Inc. seront annulées sans remboursement du capital et que le capital constitue un excédent de capital. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que des actions ne sont pas nécessaires puisque VIA Rail Canada est une société à actionnaire unique.

Le ministre des Transports est le ministre de tutelle de la Société pour l'application de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (art. 7 de la LVRC).

L'article 8 de la LVRC prévoit que VIA Rail Canada a pour mandat de gérer et d'assurer un service voyageurs sûr et efficace au Canada. Il lui permet également d'utiliser le matériel, les installations et les ressources excédentaires à des fins commerciales liées à sa mission en vue de limiter la nécessité de puiser sur le Trésor pour son financement. Pour ce faire, la Société a, sous réserve des autres dispositions de la LVRC, « la capacité d'une personne physique ».

La Société n'est pas un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada (art. 10 de la LVRC).

Le siège de la Société est situé à Montréal, sauf avis contraire du gouverneur en conseil (art. 11 de la LVRC). L'article 12 de la LVRC prévoit la création d'un conseil d'administration composé d'un maximum de 15 administrateurs, y compris le président et le directeur général. Le président et le directeur général sont nommés par le gouverneur en conseil, tandis que les autres administrateurs sont désignés par le Ministre, sur approbation du gouverneur en conseil. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que ces dispositions sont conformes à la taille du conseil d'administration actuel et que la procédure de désignation est conforme aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'article 13 dispose que le président doit présider les réunions du conseil et remplir les autres fonctions prévues dans les règlements de la Société. En l'absence du président, le conseil peut charger un autre administrateur de faire fonction de président pendant une période maximale de 90 jours ou, sur approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue s'il y a lieu.

L'article 14 précise que le directeur général est chargé de l'orientation et de la gestion des affaires courantes de la Société et qu'il doit exercer les fonctions prévues par les règlements de la Société. En l'absence du directeur général, le conseil peut charger un administrateur ou un employé de la Société de remplir les fonctions du directeur pendant une période maximale de 90 jours ou, sur approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue s'il y a lieu.

Les articles 15 à 20 de la LVRC sont des dispositions transitoires permettant à la Société de continuer à fonctionner telle quelle. Les membres du conseil d'administration, le président et le directeur général continuent d'exercer leurs fonctions jusqu'à expiration de leur mandat. La propriété, les droits et obligations, les actions en justice ou les plaintes et les règlements de VIA Rail Canada Inc. passent sous l'égide de VIA Rail Canada.

Essentiellement, les dispositions proposées font passer la régie de VIA Rail Canada de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* à la LVRC. Cela ne modifie pas la structure de la Société, pas plus que son fonctionnement ou son statut de société d'État.

E. Partie 4 du projet de loi C-26 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 68 à 84)

Les articles de la partie 4 du projet de loi prévoient un certain nombre de dispositions corrélatives et de coordination en fonction d'autres lois et l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi.

COMMENTAIRE

Les modifications à la *Loi sur les transports au Canada* que propose le projet de loi C-26 sont le produit de vastes consultations auprès du secteur, des parties intéressées, des provinces et territoires et notamment des consultations publiques organisées par le comité de révision de la *Loi sur les transports au Canada*.

Jusqu'ici, la presse a publié quelques commentaires sur le document stratégique intitulé *Droit devant*, que Transport Canada a publié le jour même où le projet de loi C-26 était déposé, mais n'a guère commenté le projet de loi proprement dit.

Par exemple, dans un article intitulé « Air Canada, railways slam transportation blueprint », paru dans le *National Post* du 26 février 2003, le journaliste faisait remarquer que Air Canada comme le Canadien national ont critiqué le modèle décrit dans *Droit devant* en soutenant que les lignes directrices ne tiennent pas compte de préoccupations pressantes et ouvrent la voie à la re-réglementation.